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

Dissertação de Mestrado

Rafael Cesario Aragi

Francisco Capuano Scarlato, orientador

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

São Paulo, outono de 2015.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

Aragi, Rafael Cesario
A659" Os "quebra-quebras" nos trens e estações da
Companhia Paulista de Trens Metropolitanos: um
estudo do cotidiano mobilizado na urbanização crítica
da Região Metropolitana de São Paulo / Rafael
Cesario Aragi ; orientador Francisco Capuano
Sclarato. - São Paulo, 2015.
190 f.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo. Departamento de Geografia. Área de
concentração: Geografia Humana.

1. Geografia Humana. 2. Geografia Econômica. 3.
Geografia Urbana. 4. Modernização. 5. Cotidiano. I.
Sclarato, Francisco Capuano, orient. II. Título.

Dedico este trabalho a todos aqueles que nunca o lerão.

À agência de fomento que permitiu a realização deste trabalho, - Capes -, grato.

Resumo

Adequar-se ao tempo métrico homogêneo abstrato é requisito necessário aos sujeitos sujeitados à lógica da produção de mercadorias. Perturbações na normalidade dilaceradora geram reações adversas. Docilizados, introjetado o açoite, as mônadas seguem o fluxo. O desejo de realização no metabolismo social gera os gases que a alimentam as explosões. Se você tem em mãos este exemplar, certamente pagou o bilhete de entrada. Boa viagem.

Palavras-chave: Quebra-quebras; Região Metropolitana de São Paulo; Mobilidade do Trabalho; Urbanização Crítica; Colapso da Modernização.

Abstract

To adapt to the abstract homogeneous metric time is requisite necessary to subject subjected to the logic of commodity production. Disruptions in the normal tearing, generate adverse reactions. Tamed, introjected the scourge, the monads follow the flow. The desire for achievement in the social metabolism generates gases that feed the explosions. If you have on hand this exemplary, certainly paid the entrance fee. Good trip.

Keywords: Riots; Metropolitan Region of São Paulo; Labour mobility; Critical urbanization; Modernization's collapse.

Lista de mapas

Mapa 1. Carta das Estradas de Ferro da Provincia de S. Paulo _____	15
Mapa 2. Mapa do Transporte Metropolitano da cidade de São Paulo _____	22
Mapa 3. Mapa do Transporte Metropolitano da cidade de São Paulo _____	23

Lista de abreviações

ABC – Cidades componentes da Região Metropolitana de São Paulo, Santo André, São Bernardo, São Caetano e Diadema.

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

PT – Partido dos Trabalhadores

PSDB – Partido Social Democrata Brasileiro

PMDB – Partido do Movimento Democrático Brasileiro

RMSP - Região Metropolitana de São Paulo

RFF – Rede Ferroviária Federal

FEPASA – Ferrovia Paulista S.A

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A

CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos

EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos

DEOPS – O Departamento Estadual de Ordem Política e Social

BM – Banco Mundial

FMI – Fundo Monetário Internacional

BID – Banco Internacional de Desenvolvimento

MSTC – Movimento Sem Teto do Centro

MTST – Movimento dos Trabalhadores sem Teto

BMF – Bolsa de Mercadorias e Futuros

BOVESPA – Bolsa de Valores de São Paulo

Sumário

APRESENTAÇÃO	1
INTRODUZINDO OS CONTEÚDOS E ALGUNS CONCEITOS	4
FORMAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO E A MOBILIDADE NA METRÓPOLE ATRAVÉS DOS TRILHOS	6
A FORMAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS NA RMSP	14
VASCULHANDO OS DESTROÇOS DOS QUEBRA-QUEBRAS	18
<i>A marcante década de 1970, passageiros no vagão descarrilado da modernização</i>	24
<i>1980 uma década de panes, quebradeiras e perseguições a fantasmas subversivos.</i>	30
<i>1990 a contraditória política “neoliberal” e a criação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), o transporte de “refugiados” em meio ao conflito imanente da valorização</i>	40
<i>A primeira década do séc. XXI, uma odisseia no espaço</i>	55
<i>Pequenas Considerações, que quem nos dera fossem finais</i>	69
ABSTRAÇÃO REAL	71
<i>Acidentalmente pressuposta, lógica contraditória e realização crítica</i>	72
<i>Considerações comprometidas</i>	91
SIMULTANEIDADE NEGATIVA, COMPARAÇÕES NEM TÃO DESCABIDAS DIANTE DA DESMEDIDA DO CAPITAL: LUDDISMO E QUEBRA-QUEBRAS	92
DIVAGAÇÕES FUNDAMENTALMENTE INTRODUTÓRIAS	92
<i>Fazendo uso da regressão: o luddismo segundo Thompson complementado por Engels</i>	95
<i>Progressão sobre os trilhos: por fim a famigerada aproximação</i>	106
BALDEANDO CONVERSAS: O FETICHE DO PESQUISADOR NO CONSTRANGIMENTO PESSOAL E ALHEIO	121
LINHAS ORNADAS COM METAIS E PEDRAS PRECIOSAS TRANSPORTANDO JOÃOS E MARIAS	124
BIBLIOGRAFIA SUPORTADA	170
DO JORNAL O ESTADO DE SÃO PAULO	177

Apresentação

Aproveita-se o espaço desta introdução para ressaltar que a concreção em laudas do processo até aqui desenvolvido é, por quem lhes escreve, considerado a parte reificada da prática acadêmica, carregando a forma texto semelhantes desdobramentos e imposições da forma mercadoria, tema presente nesta dissertação.

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

Agir e ser sujeito são imposições que os indivíduos sentem sobre si cotidianamente: escrever teses, pegar trens, matar bandido, roubar playboy, votar em políticos, participar de reuniões, namorar, cuidar e ser cuidado, cobrar e ser cobrado... Deste modo, pode-se seguir infinitamente em chaves de ação e determinação, no seio da sociedade do espetáculo produtora de coisas superpoderosas, que chamam a atenção para a necessária existência dos sujeitos, sendo destacado o fator da sujeição para tal realização.

Partindo destes pressupostos, acrescenta-se que em sequência será exposta uma síntese do resultado das atividades realizadas para a elaboração desta pesquisa e, mais uma vez vale lembrar, é um resultado miserável, considerada a complexidade juntamente às vastas relações que antecederam e acompanharam o desdobrar da prática deste pesquisador em busca de refletir acerca de uma forma social específica por via do mote dos “quebra-quebras” nos trens da CPTM na metrópole paulista.

A respeito de tais textos, adianta-se que não é fruto deste curto período de realização do mestrado, é mais do que isso: um acúmulo de reflexões de anos de estudo coletivo em grupo e individualmente, sem esquecer a carga da graduação. Trazendo mais uma vez a contradição entre o estudar e o fazer a crítica, na qual esta é ao mesmo tempo necessária à reprodução do profissional acadêmico em crescente

estado de concorrência e consequente produtividade, sendo também este processo um combustível que alimenta os pulsos emancipatórios deste pesquisador, isto mais por repulsa do que por um romantismo revolucionário.

Os textos presentes nesta dissertação são: “Introduzindo conteúdos e alguns conceitos”; “Vasculhando os destroços dos quebra-quebras”; “Abstração Real”; “Simultaneidade Negativa, Comparações nem tão descabidas diante da desmedida do Capital: Luddismo e Quebra-Quebras” e “Baldeando Conversas: o fetiche do pesquisador no constrangimento pessoal e alheio”. Cada um destes textos contém suas próprias introduções, o que em certa medida torna a explanação sobre eles um tanto repetitiva. Porém, apenas para adiantar quais são suas intenções, algumas palavras serão articuladas, facilitando, assim, a quem tenha interesse em algum destes exercícios de encontrar o que procura, sendo da conta e risco de quem se ater a esta simplória apresentação.

“Introduzindo conteúdos e alguns conceitos” é o que nos trabalhos acadêmicos é geralmente chamado simplesmente de introdução. Nele é feito um primeiro esforço em apresentar o objeto de pesquisa, “os quebra-quebras no cotidiano mobilizado da metrópole paulista em sua reprodução crítica”. Para isto, algumas páginas vão tratar de forma introdutória do processo de constituição da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, por meio dos trabalhos que são referência no corpo de autores da geografia e das ciências sociais. Na sequência, é feito um resgate sobre a constituição do processo de implantação da ferrovia no país e, em específico São Paulo, para, relacionando com o primeiro momento expositivo, iniciar uma reflexão sobre o papel do transporte ferroviário de passageiros na urbanização crítica da metrópole e seu acirramento da mobilidade do trabalho.

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

como tais processos e discursos se ligam à mobilidade do trabalho constituindo o fragmentado e dilacerador cotidiano.

“Abstração Real” é um texto que apresenta de maneira bem formatada no estilo acadêmico os preceitos teóricos e consequentemente metodológicos de conceitos e categorias que foram e serão chave na elaboração e percorrer dos caminhos da pesquisa. Talvez, correndo o risco de simplificar, possa-se dizer que é uma revisão da teoria marxiana¹ sobre o processo de valorização e seus desdobramentos crítico-contraditórios sobre a reprodução do trabalho, do capital e da produção do espaço.

“Simultaneidade Negativa, Comparações nem tão descabidas diante da desmedida do Capital: Luddismo e Quebra-Quebras” é o resultado de uma curiosidade do autor em aproximar os luddistas aos quebradores de trem, para daí poder elaborar algumas reflexões sobre a constituição destes sujeitos em seus processos particulares de mobilização. Assim sendo, é o aproximar para depois apontar as particularidades que a roda viva da valorização empreende – uma viagem da “Central Station” inglesa à também inglesa estação da Luz.

“Baldeando Conversas: o fetiche do pesquisador no constrangimento pessoal e alheio” é o texto que fecha esta dissertação. Nele, os leitores poderão encontrar os conteúdos e reflexões construídos por meio das narrativas dos próprios usuários dos trens, que sendo elaborado por último ressignifica o que anteriormente foi elaborado com base em documentos acadêmicos e jornalísticos e um arsenal teórico, que, derivado da realidade em que nos encontramos, é extremamente abstrato. É, portanto, uma oportunidade de apresentar, não se sabe se com êxito, uma totalidade concreta em meio à elaboração sobre a reprodução colapsada da sociedade moderna.

¹ Teóricos que partem das obras e reflexões de Marx, mas não se atém à luta de classes como única centralidade da crítica ao capitalismo.

Introduzindo os conteúdos e alguns conceitos

Dia 29 de março de 2012. A plataforma de passageiros com destino a Francisco Morato, na estação da Luz, está muito mais cheia do que o normal. Os passageiros que seguem no contrafluxo do “pico”, em direção oposta à capital, começam a especular sobre o que está acontecendo, quando, nos autofalantes da estação se anuncia: “devido a falhas técnicas a operação na linha Rubi com sentido a Francisco Morato está suspensa até sua normalização”. Os problemas técnicos e a previsão de volta às atividades não foram divulgados, a inquietação e a indignação são manifestadas isoladamente por um e por outro passageiro que, junto com a multidão, começam a esvaziar a plataforma indo em direção ao metrô em busca de alguma alternativa de transporte para chegar a seus destinos. Ao chegar a Jundiaí, depois de recorrer ao ônibus intermunicipal que sai da estação Tietê e gastar R\$15,00 em uma viagem que poderia ter sido feita por R\$3,00, a notícia ao vivo na televisão cobria o que pela mídia era chamado de “‘quebra-quebra’ na estação Francisco Morato por passageiros” que, devido a uma pane no trem, ficaram presos dentro dos vagões até que, ao forçar as portas e quebrar as janelas, puderam ir em direção à estação que não estava distante. Pelo o que era noticiado pela repórter, a estação estava abarrotada de passageiros que esperavam tanto o trem que teria por destino a estação da Luz quanto o que iria para Jundiaí. Os passageiros, que caminhando pelos trilhos chegavam à estação e davam a notícia de que o trem estava parado fora da estação e se juntavam à multidão que já se encontrava na plataforma, começam a “vandalizar” a estação, este era o termo que a repórter usava, até que rapidamente, segundo a mesma, os homens da polícia junto com os seguranças da estação dispersam a multidão usando gás lacrimogêneo, gás de pimenta e bombas de efeito moral. No final do dia, ao ligar a TV para ver o jornal em outra emissora o caso da manhã também estava sendo noticiado, só que agora dando voz a um dos passageiros que foi detido e entrevistado enquanto estava na delegacia esperando para ser interrogado. Quando questionado pela entrevistadora sobre o que aconteceu e o porquê da ação na estação, o homem de meia idade respondeu: “Cheguei na estação e a plataforma já estava lotada, como não sou novato já suspeitava que hoje o trem não estava funcionando direito; quando o trem chegou da Luz, também lotado, arrumei um jeito de entrar no meio do povo, pois não podia

perder o trem porque entro no serviço às 06h30, sou faxineiro de uma firma. O vagão tava que não cabia nem uma agulha, mal saiu da estação já começou os avisos ‘devido a problemas do trem a frente seguiremos com velocidade reduzida’, o povo já começou a se inquietar, andou mais um pouco e mais uma vez o mesmo aviso, só que aí ficou parado uns 20 minutos, e a gente ali naquele sufoco, uma moça começou a passar mal, se não me engano ela estava até grávida, então não teve jeito, o povo começou a forçar as portas e quebra as janelas pra sair do trem”. A repórter continua sua entrevista perguntando sobre o fato de o homem ter sido preso na estação supostamente por estar “vandalizando o patrimônio público”, ele respondeu algo neste sentido: “ah moça, esta vida é dureza, você está na estação antes do dia apontar no céu, chega numa estação que em dia normal já é cheia, mas encontra ela mais cheia ainda, pra pegar um trem que leva quase uma hora pra chegar em São Paulo, se enfia no vagão e o trem ainda quebra e você fica preso e o pior, tem que pagar por isto, isto revolta a gente, não é certo não”. Segundo a repórter, o homem depois de ser ouvido pela polícia foi liberado e responderá por crimes de depredação do patrimônio público e vandalismo.

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

Este fenômeno de insurgência é o objeto de estudos que pretendemos investigar em nosso mestrado. Para isto, situaremos tais eventos no contexto de reprodução crítica da metrópole (DAMIANI, 2004), sua relação com a mobilidade do trabalho (GAUDEMAR, 1977) e uma cotidianidade (LEFEBVRE, 1972) críticas. A relação do espaço concebido, dos negócios imobiliários e a produção do espaço enquanto forma da tautologia da valorização, indutora de um espaço percebido enquanto concreção do primeiro e a relação contraditória com o espaço vivido, em que as relações sociais preenchem, negam e reafirmam o espaço em um nível do banal, do

corriqueiro, cotidiano (LEFEBVRE, 1974), nos permitirá percorrer do fenômeno, por nós destacado como objeto de análise da pesquisa, a seus fundamentos lógico-históricos no processo de modernização.

O recorte espaço-temporal de nossa pesquisa é o da criação e normatização da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP – aos dias atuais. O Decreto Lei nº 14, de 8 de junho de 1974, e a Lei Complementar Estadual nº 94, de 29 de maio de 1975, instituem a RMSP (ULIAN, 2008: 41), sendo para nós esta implementação administrativa do espaço metropolitano entendida como o espaço concebido, meio pelo qual a abstração real da valorização (MARX, 1983) é expressa na produção do espaço (LEFEBVRE, 1974). Este espaço concebido, por mais que totalizante e totalitário, não se realiza de outra forma se não contraditoriamente, neste sentido, o espaço percebido, aquele onde a abstração é preenchida por conteúdos específicos, é a mediação entre o espaço concebido (abstrato, homogêneo) e o espaço vivido, este último campo da reprodução cotidiana da vida (LEFEBVRE, 1972), espaço também onde há a possibilidade da negação da forma por um conteúdo latente: a vida (LEFEBVRE, 1961: 69).

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

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

José de Souza Martins, no livro *Subúrbio* (2002), remete-nos ao processo de formação da cidade de São Paulo, ao redor da e sobre a qual se constituiu a RMSP. O primeiro ponto para que o autor chama a atenção são as atividades econômicas desenvolvidas livres da tradição colonial na cidade, uma vez extinta as “corporações de ofício”² na primeira metade do século XIX. Este marco é, para o autor, o momento em

² O termo pode rapidamente levar a leitura de que advoga-se nesta pesquisa que o processo de constituição do Estado Nação Brasil teve, como no caso dos países centrais, vivido um momento feudal (pré-capitalista). Adianta-se que não, sendo a colônia desdobramento de um país e sua

que “a cidade de São Paulo multiplicou suas funções e deixou de ser um apêndice do campo” (MARTINS, 2002: 7). É um momento de transformação nas relações sociais que “trouxeram para dentro dela [a cidade] uma nova economia, a da indústria, e uma nova personagem, o operário” (Idem: 7-8). Esta transformação coloca uma forma de acumulação de capital distinta da extração da renda fundiária ou do lucro comercial, pela preponderância da valorização em sua relação com o capital industrial. Porém, e isto é para nossa pesquisa muito importante, a industrialização “acabaria nutrindo-se das formas econômicas do passado. Tanto faria especulação comercial quanto faria da renda fundiária urbana uma fonte de acumulação de capital [...]. Por isso rapidamente a indústria se espalhou pelo subúrbio [...]” (MARTINS, 2002: 8).

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

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

política mercantil, Portugal. Contudo, acredita-se que José de Souza Martins destaca um processo particular de constituição das próprias categorias do capital na realidade periférica que era São Paulo em um contexto periférico de relação com o centro do capital neste mesmo período. Se ele não entende assim, este é o desvio que dele faço.

A mesma década de 1970 “iniciou-se com recessão econômica, desemprego e com evidente desconcentração da atividade industrial na região urbana de São Paulo” (SEABRA, 2004:275). É justamente nos anos setenta que as discussões sobre a criação de uma unidade administrativa para o que se tornou a cidade de São Paulo e seu entorno passam a ser pauta da esfera política a nível municipal, estadual e nacional (ALFREDO, 1999). Mas, neste momento, a então decretada Região Metropolitana de São Paulo assumia a forma que tem hoje, sendo composta por 39 municípios, concentrando atualmente, segundo a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, aproximadamente 20 milhões de pessoas, cerca de 50% da população de todo o Estado (SMDU, 2010). Os dados referentes às taxas de crescimento no período em questão reforçam as palavras de SEABRA (2004) e mostram que nas décadas de 1950, 1960 e 1970 a RMSP crescia em taxas de 6,1%, 5,6%, 4,5%, passando na década de 1980 para uma queda no movimento de crescimento que foi de 1,9%, seguido nas décadas de 1990, 2000 pelas taxas de 1,6% e 1,0% (SMDU, 2010).

ALFREDO (Idem: 96) destaca que o crescimento da cidade atrelado ao setor industrial e das atividades dela aparentemente autonomizadas (os serviços) e à mobilidade do trabalho (GAUDEMAR, 1977), assim como a produção da cidade pela indústria da construção e os agentes imobiliários passa a definir o sentido do urbano na metrópole, onde as demandas sociais são incorporadas como “meio necessário à realização do valor”. Isto é dito no sentido de, seguindo a argumentação do autor, revelar que o insumo sobre o qual a indústria da construção se realiza – o solo urbano e seu encarecimento devido a uma “escassez” na região central à cidade de São Paulo - -, chegava, no período em questão, a representar 2/3 do total dos investimentos dos projetos das construtoras (ALFREDO, 1999: 95). O que é o mesmo que dizer que as taxas de lucro reais e projetadas por estes empreendedores, concorrentes na lógica cega da tautologia do processo de valorização (MARX, 2011:534) colocavam em questão os investimentos em tais áreas. Ao mesmo tempo em que a demanda por moradia pelas populações de baixa renda continuava existir e crescer diante da crise na qual se encontrava a indústria da construção, mas não só ela, o que no período se manifestava como crescente inflação e a crise das dívidas (PITTA, 2011: 126-127).

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

Este voltar-se para as periferias e a expansão do urbano que, no discurso, assumiam os contornos de ações planejadoras frente ao “crescimento caótico da cidade [...]”, significaram a justificativa de um mercado de construção civil, financiado pelo poder político distribuidor das rendas arrecadadas na forma de impostos ou dívidas” (idem). Este mecanismo posto em movimento, direcionado a atender a demanda habitacional da população de baixa renda da metrópole nas periferias, repunha a cada área urbanizada o processo de forma mais crítica, ao passo que em tais áreas que recebiam estes investimentos, o preço do solo urbano e, conseqüentemente, dos imóveis subia, o que tornava a inviabilizar a permanência da população de baixa renda, e desta maneira a periferia da periferia se constituía.

É a partir deste movimento que nesta pesquisa entendemos e definimos o termo *periferização*, constituidora da metrópole que “É o movimento de sua instituição/destituição e reinstituição do *sentido* próprio da metrópole e a viabilização da acumulação capitalista” (ALFREDO, 1999: 98).

Ao buscarmos os dados da distribuição populacional da região em questão, constatamos que a cidade de São Paulo concentra 56% do total populacional e, internamente à cidade, ocorre uma concentração nas regiões centrais, leste, sudeste, sudoeste, oeste e norte. As cidades limítrofes destas áreas citadas, como Ferraz de Vasconcelos, Poá, Itaquaquecetuba e parte de Guarulhos, situadas no quadrante leste; São Caetano do Sul e Diadema, no quadrante sudeste; Taboão da Serra, no quadrante sudoeste; Osasco, Carapicuíba e Jandira, no quadrante oeste; e no norte parte de Guarulhos, acabam por, juntamente com São Paulo, deter 60% da população da RMSP (PAIVA, 2008). Segundo o relatório organizado por Paiva (2008), no período de 1997 – 2007, “o crescimento percentual médio da população na Região Metropolitana foi de 16%, sendo que em São Paulo ele foi de 10% e, no restante dos municípios da Região Metropolitana, de 25%”.

A cidade “explode”, o subúrbio e os bairros são absorvidos compondo a própria metrópole (SEABRA, 2004). A reprodução das relações sociais passa a ter a propriedade privada do solo (ALFREDO, 1999: 98) nas periferias como pressuposto necessário tanto da força de trabalho – compondo o espaço vivido –, como também do capital do setor da construção civil – o espaço concebido por meio de um espaço percebido. Esta é a “impossibilidade do urbano para todos”, como DAMIANI (2004: 30) define a urbanização crítica:

Não há o urbano para todos. Esta é a realidade do urbano na História [...]. Todo o aparato teórico conceitual que sempre explicou a miséria e o desemprego, ou o subemprego, como faces do capitalismo dependente, acabou por obscurecer o limite que estamos vivendo. Os pobres sobrevivem à custa de uma economia que envolve os próprios pobres e quase exclusivamente eles: são os serviços e o comércio nas áreas periféricas. As relações dentro do circuito inferior de que fala Milton Santos. As várias temporalidades do capital, tão caras às minhas próprias interpretações, já não são estritamente suficientes.

O que foi apresentado, até o momento, reforça que nesta pesquisa abordaremos os “quebra-quebras” em sua relação com a produção crítica da metrópole (ALFREDO, 1999; DAMIANI, 2004; SEABRA, 2004), que, segundo estes autores, deriva da lógica contraditória da acumulação capitalista, que para atingir seus fins, valorizar valor, nega seus meios, explorar trabalho de forma produtiva (MARX, 2011: 639). Este movimento contraditório é, como frisa MARX (idem: 629) dinamizado por um processo cego, onde a “concorrência executa as leis internas do capital; faz delas leis compulsórias para o capital singular, mas não as inventa”. Esta concorrência entre os capitais, tendo o aumento da produtividade como imperativo, resulta em uma tendência a negar o consumo da força de trabalho no processo produtivo, que é substituído ou diminuído ao máximo, e em seu lugar sistemas autômatos assumem a produção (idem: 589).

Isto é dito com o intuito de apontar que, para a força de trabalho, sua realização, - consumo no processo produtivo -, é negativa, e como mostra SEABRA (2004: 275) este movimento crítico, a partir dos anos 1970, começava a se manifestar por meio do desemprego crescente e mudanças na distribuição de emprego dentro da metrópole³. O que implica, e isto é centro de nossa pesquisa, em uma restrição ou até impossibilidade de estes trabalhadores acessarem mercadorias básicas, como habitação, por exemplo, devido ao elevado preço dos imóveis, e por conseguinte, reforça uma mobilidade destes trabalhadores em busca de trabalho e/ou permanência no mercado de trabalho.

Ao cruzarmos os dados da distribuição populacional com o de renda familiar⁴ chegamos ao fato de que há uma clara concentração de famílias com renda entre R\$960,39 (classe C), R\$ 484,97 (classe D) e R\$ 276,70 (classe E) vivendo na região periférica da cidade de São Paulo e nas cidades adjacentes (PAIVA, 2008). Ao mesmo tempo, os dados da distribuição desta parcela da população demonstram uma permanência nas regiões centrais de São Paulo, como: Pari, República, Ladeira da Memória, Liberdade, Bexiga, Vila Independência, Água Branca, Luz e Belenzinho (idem).

Esta permanência, em níveis cada vez mais críticos na região central da cidade, no tocante à reprodução destes sujeitos, pode ser constatada, por exemplo, no trabalho de doutoramento de GONÇALVES (2012), se dedicou a estudar a ocupação do prédio Prestes Maia pelo Movimento dos Sem Teto do Centro (MSTC). A permanência se coloca de forma tão dificultosa que nem mesmo os cortiços se mostram acessíveis para milhares de famílias, que desta forma recorrem às ocupações por necessidades

³ A realidade na qual a autora se detém para elaborar tal reflexão é expressa nos dados do Seade (Pesquisa de Emprego Desemprego) nos quais percebemos que há uma diminuição na ocupação na indústria durante as décadas de 1990 e 2000, em que, em 1995, a ocupação neste setor concentrava 24,5% dos ocupados na RMSP, passando em 2011 a 18% do total de ocupados. No setor de comércio houve também uma diminuição, tomando o mesmo período as taxas de ocupação foram 17% e 15,8% respectivamente. Movimento positivo ocorreu no setor de construção civil e de serviços. No primeiro caso em 1995 a ocupação se referia a 5% passando a 6,1% em 2011. No setor de serviços as taxas são de 45,2% e 52,6% no último levantamento.

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

de se reproduzirem antes de serem simpatizantes de qualquer causa política. Contudo, as dificuldades internas a estes movimentos, e o forte processo de especulação na área central da cidade acaba por, seja por via de reintegração de posse, seja via despejos, por dificultar cada vez mais a permanência de uma camada da população de baixa renda (GONÇALVES, 2012), reforçando o processo de periferização.

Este processo manifesta-se na saída e afastamento das áreas centrais pelas populações de baixa renda. Centrais no sentido de veículo da acumulação e especulação da valorização, o que não coincide obrigatoriamente com o termo de sítio, mas sim se aproxima ao conceito de situação (PRADO JR., 1998). Tal população se dirige às áreas “afastadas”, onde o acesso à propriedade do solo ou preço dos aluguéis e até mesmo a possibilidade de tomarem posse é menos restritivo. Ocorre, assim, o explicitar de uma segregação socioespacial (CORREA, 1989) na RMSP.

Este movimento de expansão crítica do urbano que não é acompanhado pela descentralização econômica, de serviços básicos e infraestrutura, que reforça a centralidade da cidade de São Paulo, sobretudo no quesito mercado de trabalho, impõe, no campo do cotidiano, a esta população moradora das regiões periféricas se mobilizar diariamente⁵ para o trabalho (GAUDEMAR, 1977) concentrado na capital paulista. Tal afirmação é feita com base nos dados oferecidos pelo Seade/Dieese em que, do total de trabalhadores da RMSP, no ano de 2011⁶, 65,4% trabalhavam na cidade de São Paulo (SEADE, 2012).

Esta mobilidade, necessária à reprodução de quem vive na periferia, implica que a mesma seja realizada por meio das vias de transporte acessíveis a tal população, para a maioria o transporte público. Dentre estas, os trens da CPTM representam uma das principais modalidades destes transportes, devido a sua rede atravessar a RMSP em todos os seus quadrantes, juntamente com as conexões com o metrô e os terminais de ônibus colocam-se como importante conexão do centro econômico paulistano com sua periferia.

⁵ Pierre George denomina tal mobilidade como migração pendular ou migração alternante, colocando-a como “tema principal da vida cotidiana nas aglomerações urbanas e industriais [...]”. (GEORGE, 1979: 62).

⁶ Os dados para 2012 ainda não foram oferecidos pelo Seade, justificando assim o uso dos dados de 2011.

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

Esta subordinação ao trabalho a que o autor se refere, GAUDEMAR (1977) apontou como sendo decorrência da condição do sujeito moderno, despossuído de qualquer outro meio de sobrevivência, livre dos meios de produção, ter que, incondicionalmente, vender sua força de trabalho para se reproduzir, restando-lhe a liberdade de, em certos casos, poder escolher onde se empregar, uma liberdade compulsória portanto. Nesta posição de portador de força de trabalho, este sujeito está em relação de dependência com a reprodução do capital, que consome tal força e realiza tal mercadoria – força de trabalho. Desta maneira, o cotidiano do trabalhador se estabelece entre o tempo de trabalho e o tempo livre, por isto GEORGE (1979: 58) apontar que esta não coincidência entre os “*tempos de relação*” são de ordem sociológica e geográfica, ao passo que:

Os horários de trabalho constituem um entrave sentido pelo trabalhador e sua família [...]. Dão ritmo à vida do grupo da população representada pelo conjunto dos trabalhadores e dos que asseguram as condições cotidianas da vida do grupo: transportadores, comerciantes, pessoal dos serviços públicos locais. Constituem o elemento essencial do “ambiente” da vida cotidiana, e

reagem sobre a utilização do espaço concreto ocupado pelos grupos interessados. (GEORGE, 1979: 58)

Pensar o transporte de passageiros pelos trens da CPTM e os “quebra-quebras” passa, acompanhando o que foi dito na passagem anteriormente citada, por considerar esta mobilidade como parte da vida cotidiana destes sujeitos sentida no rebatimento da contradição entre o tempo homogêneo e abstrato da lógica empresarial e do automovimento do dinheiro e um tempo outro, o da esfera da reprodução, que preenche este tempo de forma avessa à do primeiro, ou seja, despendendo tempo no cuidar, no educar e amar (SCHOLZ, 2000). Mas, como frisa GEORGE (1979), esta esfera da reprodução é ressentida diante da condição que os sujeitos assumem na sociedade moderna.

Este “tempo intermediário” se coloca entre os polos do cotidiano, o do trabalho e o da moradia e tempo livre, acaba por interferir em ambas as esferas, sendo a primeira afirmada pela mediação da impessoalidade e profissionalidade, - o absoluto do valor como intocável. Isto é dito a partir de observações e de conversas com trabalhadores suburbanos que, diante da fixidez do horário de trabalho, elaboram suas estratégias para se enquadrar no tempo estabelecido. Esta estratégia conta com o funcionamento normal, corriqueiro, dos sistemas de transporte, que também se realiza sob um tempo definido e estabelecido pelos agentes e administradores dos transportes públicos ou privados enquanto empresas. O estado de conservação, os tipos de equipamento e a regularidade dos veículos dos transportes de passageiros, são constituintes do cotidiano dos moradores das periferias usuários destes meios.

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

A formação do Sistema de Transporte de Passageiros sobre Trilhos na RMSP

Ao buscar a gênese do que veio se constituir como CPTM, inevitavelmente se depara com a história do transporte ferroviário paulista e brasileiro, pelo fato de

serem todas as seis atuais linhas operadas pela companhia construídas e operadas com o objetivo de transportar café no período de suas construções que ocorreram no segundo quartel do século XIX e começo do século XX⁷.

A carta abaixo apresenta a malha férrea paulista no início do século XX:

Mapa 1. Carta das Estradas de Ferro da Província de S. Paulo

Fonte: História viva: Caminhos do trem, rev. 2, p. 23, 2008.

Neste período, o transporte de cargas, e não o de passageiros, era o objetivo central das empresas operadoras das linhas (SAES, 1981). Como este autor mostra e trabalhos como o de BORGES (2010) e QUEIROZ (1997), a construção da ferrovia na região produtora de café se realizou mediante a “garantia de lucros”, que asseguravam aos investidores, em maioria ingleses, que sob o total de capital investido, se os lucros não alcançassem 5% o Estado responsabilizar-se-ia por o garantir, durante período de

⁷ — São Paulo RailWay [Companhia Paulista (E.F Santos – Jundiaí)] 1868 - Linha 7 Rubi (Luz – Jundiaí)/Linha 10 Turqueza (Luz - Rio G. da Serra).

Estrada de Ferro do Norte – 1869 - Linha 11 Coral (Luz - Estudantes)

Companhia Ituana – 1870

Sorocabana – 1871 – Linha 8 Diamante (Amador Bueno – Julio Prestes) / Linha 9 Esmeralda (Grajáú – Osasco)

Mogiana – 1872

90 anos. Desta maneira, enquanto o café oferecia a possibilidade de gerar divisas para o Estado, os investimentos em ferrovia e a sua expansão continuaram ocorrendo, mas tão logo esta economia entrou em crise, juntamente com o mercado internacional, os capitais estrangeiros se retiraram do setor, ficando a cargo do Estado, nacionalizando a rede ferroviária, administrar e gestar tal sistema de transporte (STEFANI, 2007: 37-38). Neste processo, aos poucos a ferrovia foi sendo desmontada, e em vários de seus trechos a operação parou de ser realizada, os investimentos em manutenção e expansão praticamente se tornaram inexistentes (idem: 95).

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

Nos anos oitenta e noventa, passou a ocorrer a privatização, via concessões, dos trechos destinados ao transporte ferroviário de cargas e o repasse para a esfera estadual, da gestão e administração dos trechos em que se realizam transporte de passageiros.

Desta maneira, em maio de 1992, através da Lei n. 7.881/92 foi criada a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM – que assumiria o lugar da

Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, na operação, administração e gestão da rede metropolitana de trilhos, com a finalidade de “assegurar a continuidade e a melhora nos serviços” (STEFANI, 2007: 236). Contudo, a total transferência patrimonial, de pessoal e autonomia de operação e gestão só se deu em 1996 quando a Lei Estadual 9342/96 foi assinada e, assim, a CPTM foi vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, ficando “responsável pela recuperação, modernização e ampliação do sistema ferroviário de transporte de passageiros”, que na época correspondia a 90% do total de trilhos na RMSP (Idem).

Não se pode deixar de destacar que a CPTM assume a responsabilidade pelo transporte de passageiros na década de 1990 e que durante os anos 1950 a 1980, a escolha, em nível de planejamento de Estado em todas as suas esferas (Federal, Estadual e Municipal), havia sido pelo modal rodoviário como principal meio de transporte de carga e de passageiros. O automóvel é posto não enquanto mero objeto técnico, mas como signo do processo modernizador, torna-se a opção individual de transporte (GONÇALVES, 2010: 145) induzida pelos órgãos públicos e campanhas publicitárias de massa.

O binômio “metrópole-automóvel”, como pontua GONÇALVES (2010), resultou, por um lado, na perda do espaço da rua para a máquina, e, por outro, na exacerbação do individualismo atrás do volante. O rebatimento disto nos trens da CPTM se manifestou como: a superlotação, a frota de trens ser composta por uma miscelânea de trens que contêm trens de 2008 a trens da década de 1950, como o modelo da série 1100 que opera na linha 7 Rubi, a mesma em que narramos o evento de “quebra-quebra” no dia 29 de março, e que é conhecido pelos usuários do mesmo por suas panes e lentidão, causas imediatas dos eventos que nos propomos neste mestrado tomar como foco das reflexões, os “quebra-quebras”.

Vasculhando os destroços dos quebra-quebras

Este capítulo é a tentativa de, através do acervo de notícias do jornal O Estado de São Paulo, aproximar-se do objeto de estudos desta pesquisa de mestrado. Aproximação que será importante por contribuir com uma primeira reflexão acerca da mobilidade do trabalho (GAUDEMAR, 1977) na Região Metropolitana de São Paulo, atentando conjuntamente para aspectos da produção do espaço (LEFEBVRE, 1974) e, como ambas estão conectadas pela entrada particular do estudo, dos eventos de quebra-quebras. Vale dizer também que internamente aos conteúdos abordados neste exercício está a contextualização (histórica) da problemática⁸: aspectos das empresas prestadoras do serviço de transporte de passageiros por trens e, em nível mais amplo, os eventos e condições sociopolíticas são *diluidamente* traçados à medida que os conteúdos da pesquisa foram exigindo.

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

Justifica-se o uso das notícias do jornal O Estado de São Paulo por este ter disponibilizado em sua página virtual todo o acervo por ele publicado digitalmente desde sua fundação, o que muito facilitou a busca das notícias relacionadas ao tema da pesquisa. Uma segunda justificativa para se valer das notícias deste jornal em específico é a dificuldade em encontrar na produção acadêmica material sobre o assunto diretamente. O terceiro fator que justifica tal opção é o interesse de averiguar como, na mídia (escrita e de grande circulação), tais fenômenos eram, e são retratados e explicados, além de o mesmo ser reconhecidamente um jornal que em seus

⁸ O recorte temporal da análise inicia-se no fim da década 1960 e segue até aos dias correntes, sendo a análise e o exercício reflexivo pensados por décadas, isto por maior facilidade de organização reflexiva sobre as temáticas que surgiam, facilitando assim a escrita conjuntamente.

desdobramentos é reconhecido como “conservador”, instigando ainda mais o exercício de análise discursivo empreendido pelo mesmo sobre a temática.

Destaca-se, ainda, que a história do periódico O Estado de São Paulo se confunde nos anos de 1930 com a história da Universidade de São Paulo, onde a família Mesquita associada à elite republicana democrata paulista concebem juntas a criação da referida instituição de ensino superior. Tal imbricamento, segundo Boechat (2014), compoem parte dos desdobramentos do processo de modernização brasileiro, personificando-se na figura dos homens esclarecidos, estes não sendo mais a aristocracia rural, mas o corpo de homens letrados, os bacharéis, brasileiros, filhos dos proprietários de terra, ou estrangeiros convidados, que passariam a compor a gênese da mão de obra “complexa” do país. A estas personas se depositaria a missão desenvolvimentista nacional, seriam as cabeças da “elite orientadora”, segundo Cardoso (1982; 23-24; apud Boechat 2014; 331).

O jornal contribuiu com a formação do corpo de tecnocratas (LEFEBVRE, 1973) a serviço do avanço nacional, ao mesmo tempo em que o discurso elaborado por estes passaria a compor as páginas do “Estado”, articulando assim a prática modernizadora com o incremento de seu “monólogo laudatório” (DEBORD, 1997). Este é um momento importante do desenvolver da pesquisa, pois permite ao mesmo tempo elaborar uma autocrítica ao papel reprodutor exercido por nós mesmos enquanto “notáveis bacharéis”. Neste sentido, aproveita-se para explicitar o peso que aqui é dado ao papel da mídia enquanto instituição necessária do Estado, veículo por onde se expressa sua violência característica de modo particular, que não só o da violência física e direta:

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

Complementando suas afirmações e, assim, aproveitando para marcar de que maneira a produção jornalística será aqui entendida, Weber contribui com mais algumas reflexões:

A necessidade de ganhar a vida redigindo um artigo diário ou, ao menos, semanal constitui espécie de cadeia presa ao pé do jornalista. [...] Digno de menção também é o fato de ser obrigado a manifestar prontamente e com convicção, apesar disso, pontos de vista sobre todos os assuntos que o “mercado” reclama a respeito de todos os problemas possíveis e tudo isso não apenas sem cair na vulgaridade e sem perder a própria dignidade [...]. (idem; 84 - 86)

Ou seja, não será dada à imprensa e ao referido jornal interpretação que os coloque como livres das determinações da forma social em seu processo, destacando a necessidade de realização da mercadoria “jornal e matérias” e a obscura relação entre os proprietários dos meios de comunicação com a esfera política, e desta com os desdobramentos críticos da sociedade produtora de mercadorias. Os apontamentos de Weber, aqui selecionados, destacam a degradação que os próprios especialistas, no posto de contribuidores/jornalistas, estão submetidos, através do constrangimento de suas práticas. Sem excluir, porém, o fato de que, para alguns, o prazer fetichista de participar deste processo modernizador valha os esforços de cumprir as encomendas⁹.

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

⁹ A semelhança com a prática acadêmica que pode ser desdobrada do mesmo trecho fica por conta dos astutos leitores, restando, em certa medida, a pergunta se a participação em: eventos, submissão de artigos a periódicos e a vasta e ao mesmo tempo miserável prática acadêmica não são outra forma de manifestação das determinações da concorrência e da dependência a agências de fomentos, o medo do clivo das notas de avaliação que, sobre nós geógrafos, bacharéis, mestres e doutos nos assuntos que nos especializamos, se faz sentir e direcionam nossas práticas na própria instituição sem a isto devidamente explicitar e refletir.

que repleto de divagações e com a presença de seu autor. É a “obra” que acaba por contrariá-lo como presumidamente a prática acadêmica tende a ser - reificada.

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

A fim de facilitar aos leitores o acompanhar de uma sequência de baldeações entre vagões, trens, estações e regiões internas à RMSP aconselha-se sempre que necessário consultar os mapas a seguir apresentados. O primeiro mapa apresenta a malha como uma abstração exponencial, sendo as linhas representadas de maneira puramente a facilitar a localização dos usuários em termos de sequências e pontos de baldeação das linhas e estações. Já o segundo mapa é sobreposto às regiões e seu traçado acompanha o percurso das linhas, possibilitando ao leitor ter uma melhor noção dos bairros, forma do traçado e uma noção de tamanho dos trechos. Mesmo assim, a mera visualização deste mapa pouco contribui se não se relacionam outros elementos, como as condições socioeconômicas, ofertas de outros transportes públicos etc., tarefa que para realização da dissertação, como já dito, foi feita de forma diluída neste “ensaio” e demais textos. Assume-se, porém, uma insuficiência que deriva da incapacidade de além do que já foi realizado encontrar tempo e forças para esta síntese. Mas ao leitor que tiver interesse o mergulho nos dados do relatório de “Origem e destino” de 2007, o último encontrado, terá com certeza uma infinidade de elementos para compor os mais variados mapas temáticos e apontamentos sobre a malha da CPTM e seus usuários.

Mapa do Transporte Metropolitano

Metropolitan Transport Network

Legenda Legend

	Linha 1 - Azul Line 1-Blue	METRÔ
	Linha 2 - Verde Line 2-Green	METRÔ
	Linha 3 - Vermelha Line 3-Red	METRÔ
	Linha 4 - Amarela Line 4-Yellow	VIAQUATRO
	Linha 5 - Lilás Line 5-Lilac	METRÔ
	Linha 7 - Rubi Line 7-Ruby	CPTM
	Linha 8 - Diamante Line 8-Diamond	CPTM
	Linha 9 - Esmeralda Line 9-Emerald	CPTM
	Linha 10 - Turquesa Line 10-Turquoise	CPTM
	Linha 11 - Coral Line 11-Coral	CPTM
	Linha 11 - Coral - Expresso Leste Line 11-Coral - East Express	CPTM
	Linha 12 - Safira Line 12-Sapphire	CPTM
	Linha 15 - Prata Line 15-Silver	METRÔ
	Expresso Turístico Touristic Express	CPTM
	Ponte ORCA - tarifada Orca Shuttle Service	EMTU
	Corredor Metropolitano de Ônibus ABD ABD Metropolitan Bus Corridor	EMTU
	Terminal Metropolitano de Ônibus Metropolitan Bus Terminal	

	Estação Station		Estações com elevador Station with elevator
	Integração - gratuita Integration - Free Interchange		Acesso livre Free access
	Integração - tarifada Integration - Paid Interchange		
	Integração - gratuita: Horário Especial (veja no site: METRÔ/CPTM) Integration - Free Interchange during off-peak hours (see website: METRÔ/CPTM)		
	Terminal Rodoviário Road Terminal		
	Bicicletário Bike Parking Terminal		Paraciclos Bike Attaching Post
	Bicicletário com empréstimo de bicicleta Bike Parking & Rental Terminal		
	Estacionamento de Carro Integrado Integrated Car Parking		
	Estacionamento de Carro Integrado/ Paraciclos Integrated Car Parking/ Bike Attaching Post		

Informações úteis Useful Information

CPTM	www.cptm.sp.gov.br	0800 055 0121
EMTU	www.emtu.sp.gov.br	0800 724 0555
METRÔ	www.metro.sp.gov.br	0800 770 7722
VIAQUATRO	www.viaquatro.com.br	0800 770 7100

Consulte no site das empresas os horários de funcionamento das estações e transferências entre linhas.
Please consult the websites of the metropolitan transport companies for stations service hours and line interchange information.

Secretaria dos Transportes
Metropolitanos

Mapa 2. Mapa do Transporte Metropolitano da cidade de São Paulo

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

Mapa 3. Mapa do Transporte Metropolitano da cidade de São Paulo

Fonte: <http://www.tgvbr.protem.org/phpBB3/viewtopic.php?f=24&t=1235&view=next#p6072>

É o trem que é assim. Já estive. Eu sei. Já estive

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

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

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

Há, porém, e tal elemento muitas vezes fica fora da análise dos estudiosos da temática, outro elemento que embasa a construção do Metrô – a consciência das *personas* modernizadoras. Uma pesquisa rápida nos materiais do periódico das décadas de 1960 e 1970 (ver notícias Estadão, dia 21 de Nov. de 1968, pág. 27) trazem termos sintomáticos de como o Metrô não representava um simples meio de transporte, mas sim a *concreção* dos avanços possibilitados pela técnica. Realidade acessível, porém, apenas para países que tão avançados quanto este tipo de transporte levaram a cabo sua implantação, ou seja, os países centrais do capitalismo mundial, que em alguns casos como o da França o mesmo foi implantado em sua capital no início do século XX. Assim, o Metrô passara a ser para as *personas* modernizadoras um dos símbolos de um país que na superfície, com o automóvel, e nas entranhas da terra, com o metrô, andava “para frente”, em direção às paragens vislumbradas pelos exemplos de “civilização avançadas” e suas cidades vitrine, como Londres e Paris, preterindo-se o exemplo da “*hermanita*” Buenos Aires, que teve em seu sítio o “*subte*” instalado contemporaneamente ao das citadas capitais europeias.

Deste modo, o metrô, elevado a algo maior do que um sistema de transporte de passageiros de massa passou a ser o oposto do que existia na mesma categoria, no caso os trens de passageiros, denominados de “subúrbio”. Esta denominação carregando um sentido duplo, o primeiro por de fato tais trens serem quase que o único transporte a atender às regiões suburbanas¹⁰ de São Paulo, na época e ainda hoje, já o segundo possível entendimento carrega o sentido mais próximo ao que o termo periferia remete hoje, local em que a carência generalizada é definidora da realidade, onde as coisas são mais difíceis, “é muita treta” como se diz na gíria da própria periferia.

Com base nestes elementos, pode-se dizer que o metrô é o projeto romântico futurista que esteve presente nesta geração dos anos de 1960/70 (LEFEBVRE, 1969). Como característica de tal projeto está presente a negação da situação presente, no caso os trens de subúrbio e insuficiente transporte de passageiros público, e a solução, diferente dos românticos propriamente ditos que se voltavam ao passado, estava a salvação técnica, a realização da “segunda natureza”. O problema, porém, é que da mesma forma que os românticos foram criticados por seus contemporâneos ao não reconhecerem que a natureza por eles defendida como solução era ríspida, muito diferente da harmonia pintada em suas paisagens, os futuristas também são criticados por eleger, em sua segunda natureza, apenas o ideal harmonioso e funcional, onde as contradições são deixadas no subsolo, e do mesmo modo que não era possível o regresso como apontavam os românticos, os problemas da metrópole e a superação

¹⁰ O subúrbio foi tema de reflexões do sociólogo José de Souza Martins (2002) na obra que recebe o título “Subúrbio”, neste outro sentido, complementar ao que foi exposto como primeiro entendimento possível é desenvolvido. Resumidamente o subúrbio se caracterizava segundo este autor pela centralidade que empreendimentos (firmas) exerciam nas localidades próximas à cidade de São Paulo, mas distantes o suficiente para se diferenciar, onde a vida social se organizava em torno destas firmas, sendo o emprego o elo associativo dos moradores do subúrbio. Contudo, o próprio autor, mas principalmente Seabra (2004), destaca que com o processo de periferização da cidade de São Paulo em seu processo de urbanização crítica (Damiani, 2004) tais subúrbios são engolfados e passam a ser o destino não apenas dos que ali viviam porque ali trabalhavam, mas sim porque ali passa a ser o lugar possível de acessarem a moradia.

do “atraso” não foram e não serão resolvidos pelos sistemas técnicos com destino ao idílico ficcional dos “The Jetsons”¹¹.

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

Ao mesmo tempo e complementar à leitura dualista da realidade, o fator espetacular das ações realizadas pelo Estado modernizador são reveladoras. A construção deste sistema subterrâneo moderno é enaltecida de tal forma que depois de pronta e com o início das atividades a cidade passaria a ser algo diferente do que era e todos sentiriam essa benesse, característica marcante da sociedade espetacular em que o aparecer ser equivale e substitui o ser, e onde os sujeitos (a população da cidade) separados na condição de mônada são unificados (DEBORD, 1997), “todos irão se beneficiar” como as propagandas do Metrô diziam no período de sua construção e assim continuam o fazendo.

Em contrapartida, a própria realização das obras do metrô contribuiu com o agravamento dos trens de passageiros uma vez que os trabalhadores que vieram para a cidade especificamente para trabalharem na obra, impedidos de permanecerem na

¹¹ “The Jetsons (em português Os Jetsons) é uma série animada de televisão produzida pela Hanna-Barbera, exibida originalmente entre 1962 e 1963. Foi exibida no Brasil pela TV Excelsior. Mais tarde a série foi relançada com novos episódios produzidos entre 1984 e 1987, como parte do programa The Fantastic World of Hanna-Barbera. Foi exibida no canal brasileiro SBT. Tendo como tema a “Era Espacial”, a série introduziu no imaginário da maioria das pessoas o que seria o futuro da Humanidade: carros voadores, cidades suspensas, trabalho automatizado, toda sorte de aparelhos eletrodomésticos e de entretenimento, robôs como criados, e tudo que dá para se imaginar do futuro”. (WIKIPIDIA, consultado em 13 mai. 2015, disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/The_Jetsons)

região atendida pelo moderno sistema, devido à elevação constante do preço das habitações e dos terrenos, que passariam a aumentar com a inauguração das estações, foram impelidos a morar nas periferias, muitos se tornando usuários dos próprios trens suburbanos. Este processo é documentado de maneira muito rica no filme “O homem que virou suco”, revelando a outra face da modernização realizada por tal empreitada, em que se destaca a figura da cidade moderna sendo construída com o emprego da mão de obra dos expropriados nordestinos, estando muito mais relacionadas tais realidades do que os especialistas (economistas, sociólogos, geógrafos e toda gama de serviços da tecnocracia) no momento reconheciam.

O episódio da construção do Metrô e todo o seu significado atrelado pode ser entendido como um exemplo do que Kurz (2004) denominou como “modernização retardatária”. Segundo a ideia deste autor, este é o que caracteriza a corrida dos países periféricos do capitalismo mundial na busca por alcançar os níveis de reprodução dos países centrais, tanto no que se refere à produção quanto ao que se refere à prestação de serviços que compunham os estados de bem estar social. Porém, ao por em marcha tal intento, sua realização acaba por revelar-se negativamente, como o exemplo do que se passou com os trabalhadores na construção da solução do transporte metropolitano citado anteriormente.

Contudo, sendo esta uma das propriedades que definem o tecnocrata, o que é imanente à realização do sistema produtor de mercadorias, sua reprodução crítica (MARX, 2011), os especialistas fetichistamente (MARX, 1983) tomam como perturbação no sistema, sendo, desta maneira, corrigível e passível de aperfeiçoamento. É deste modo que os engenheiros de transporte, urbanistas, arquitetos e geógrafos, em maior parte dos casos dão sua “contribuição” à sociedade, que deste modo não se pretende transformar, mas sim aperfeiçoar. Na década de 1970 estes homens “iluminados pelo saber” formaram, junto com o corpo de oficiais, os quadros executores do projeto por eles concebido de um país independente em vias de desenvolvimento.

A respeito das queixas e apontamentos a respeito da herança “maldita” que o governo federal assume ao não deixar falir as empresas ferroviárias, que desde a crise da principal fonte de reservas a este meio de transporte ligado, o café, passariam a ser desmontadas gradativamente, tanto em termos físicos, quanto de pessoal, o que

chama mais a atenção é o fato de que tal postura por parte do Estado estava alinhada com a política que o mesmo passara a assumir desde a década de 1930 quando chama para si a responsabilidade de dar suporte e ser o principal agente dinamizador (para não dizer modernizador e ficar repetitivo, mas é o que realmente foi e pode ser) do “desenvolvimento nacional”.

No período militar, a questão dos transportes entendida como estratégica não poderia ficar fora da alçada de seus homens de estado. Além do mais, a todo o momento tendo que repor a ideia de que o Brasil estava nas mãos de quem “realmente o amava” e eram os melhores para cuidar do futuro do país, os militares tinham que se mostrarem presentes, e de preferência a patente do poder dando os contornos de face protetora manejando com mãos bem firmes o futuro da nação.

Nas notícias coletadas no período, uma chama bastante atenção por fazer um levantamento da situação dos trens de subúrbio e chegar a apontar como limite da solução a participação pessoal do general no poder:

Em junho de 1975, janeiro de 1976, março e junho de 1977 registram-se grandes quebra-quebras nas estações de subúrbio. A situação atingiu tal gravidade que o presidente Ernesto Geisel achou necessária a sua intervenção pessoal. (O Estado de São Paulo, 08 de Dezembro de 1979, pag. 3).

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

A respeito do apelo a moral e bons costumes que tanto o jornal quanto as autoridades do governo e, conseqüentemente, dos trens de subúrbio, empreendiam para tentar conter os quebra-quebras fica evidenciado que “Deus, Família e Propriedade” são os pilares dos mesmos. E, mais do que isto, reconhecendo que as condições dos trens eram “desumanas”, e o termo humano estando como sinônimo de trabalhador, este sendo o portador e defensor da tríade acima exposta.

Contudo, a realidade cotidiana destes dignos trabalhadores parecia desdizer as três componentes, principalmente com o agudizar do desemprego que marcou a passagem da década de 1970 para a de 1980¹², assim, no completo abandono e não tendo mais do que o mínimo para pagar o aluguel ou comprar aos poucos o material da casa sempre por terminar em loteamentos na maior parte das vezes irregulares, rogando: “orai por nós pastor”, estes sujeitos se mutilam na sobrevivência ampliada que passa a caracterizar a agora chamada periferia (e não mais subúrbio) da RMSP.

Os fragmentos a seguir, da notícia intitulada “Violência gerando Violência” do dia 08 de dezembro de 1979, pag. 3, indo na contramão do discurso majoritário do jornal resumem o contexto da passagem dos anos de 1970 para a década de 1980.

A depredação de estações e trens de subúrbios no Rio e em São Paulo, por dois dias consecutivos, veio demonstrar que estes incidentes ocorrem quando fatores se juntam numa infeliz coincidência: a má gestão deste meio de transporte vital pra centenas de milhares de pessoas que vivem nas periferias das duas maiores cidades do País, e piora das condições de vida desses trabalhadores, afligidos por uma inflação que lhes corrói os salários, e por uma alta geral do preço dos transportes e dos itens essenciais à vida, que lhes mingua ainda mais o orçamento. [...]

Não se pode perder de vista que, se a ação de elementos anti-sociais e baderneiros é condenável sob todos os títulos, e que a depredação não conduz à regeneração dos transportes de subúrbio, não é menos verdade que os trabalhadores que usam diariamente os trens são tratados de forma subumana. Comprimidos em vagões superlotados e sem o menor vestígio de conforto, esses homens são despejados já exaustos em seus destinos, frequentemente atrasados, e cientes de

¹² Tal momento é caracterizado por Mandel(1982) como o de instauração do capitalismo tardio, onde sua principal característica é a da crescente automação dos processos produtivos e deste modo reconfiguração da composição orgânica do capital em nível mundial. O mesmo processo Harvey (2008) denomina de Período de Acumulação Flexível, destacando as mesmas condições de Mandel adicionando o fato de que a pressão sobre os trabalhadores passaria ser maior em frente à diminuição absoluta do mesmo no processo de reprodução dos capitais, ou seja, os sujeitos se tornavam dia a dia mais prescindíveis do ponto de vista de uma suposta acumulação.

que o atraso poderá ser-lhes inexoravelmente descontado dos salários. Esta humilhação diária arrasta-se por anos a fio, suportada por uma parcela da população que tem pouco poder de vocalização de suas reivindicações e de seu descontentamento. E este, quando explode, explode em violência, tão irracional quanto a omissão que os priva de condições dignas de locomoção. [...]

Não se pode pretender que o fracasso administrativo acumulado pela RFF durante 20 anos – na verdade uma extensão dos hábitos consagrados nas antigas empresas ferroviárias absorvidas, e a política que privilegiou o transporte rodoviário em detrimento dos demais – seja redimido de uma hora para outra. (O Estado de São Paulo, 08 dez. 1979)

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

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

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

Em caminho oposto ao dos economistas políticos, Mandel (1982), analisando o mesmo momento, opta por partir da superfície do fenômeno “crise” e ir buscar seus fundamentos no próprio processo de acumulação do capital. Para este autor, desde a

década anterior (1970), o capital havia alcançado seu estágio tardio, seus avanços, simultaneamente, condiziam com o seu mais profundo estágio de crise de acumulação. Mas, o que importa para a discussão que aqui se pretende, é dizer que, segundo Mandel (1982), o capital, por meio de suas personas, elabora estratégias de contrariar a tendência de queda das taxas de lucro. Dentre estas, e a mais sintomática para a realidade brasileira, ocorria o que na economia é denominado de “estaginflação”, ou seja, inflação com estagnação econômica. A fim de solucionarem o que lhes aparecia como problema singular, os empreendimentos elevavam os preços de seus produtos com o propósito de compensarem a menor circulação de mercadorias que, derivado do aumento da produtividade, começavam ficar estocadas e/ou deixavam de ser produzidas.

Tal estratégia de reprodução refletiu na sobrevivência dos consumidores, momento este que, por muitos que viveram e se lembram da década em questão, é rememorado com a imagem da “corrida contra o homem etiquetador de mercadorias nos mercados”, em que os preços aumentavam exorbitantemente, mesmo da noite para o dia, mas no decorrer do próprio dia. O salário passava a se mostrar como insuficiente para manter a reprodução dos trabalhadores e de suas famílias. Dentre as táticas adotadas por aqueles que perdiam capacidade aquisitiva, a figura da “quentinha”¹³, tendo como mistura as mais variadas formas do “zoião”¹⁴, retrata bem a situação. Por via destes apontamentos podemos entender, neste período, o crescimento acelerado da cidade em direção às periferias, uma vez que as táticas adotadas pelas pessoas de baixa renda em seus esforços cotidianos para sobreviverem deixavam mais à vista os menores preços do solo e dos aluguéis nos distantes bairros e, até mesmo, em outros municípios vizinhos, como os lugares onde podiam garantir habitação para si e para a família, por mais que isto passasse a resultar em enfrentar longas horas nos transportes diariamente. Sendo este movimento de ir e vir, não o da

¹³ Termo popular para marmita.

¹⁴ Termo popular para ovo, que por vários motivos, passou a ser juntamente com a carne de frango uma das principais fontes de proteína animal no país. Para mais informações sobre a indústria avícola brasileira e como esta se insere na reprodução ampliadamente crítica do capital ver Silva (2013).

plenitude do sujeito livre em todas as suas potencialidades, mas apenas o movimento do trabalho para casa, de casa para o trabalho.

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

No campo político, duplo simultâneo da economia, o governo militar demonstrava mais do que esgotamento, partindo internamente ao Governo a intenção de se iniciar o que por eles denominou-se como período de “democratização” ou “transição democrática”. Contudo, impossibilitado de manter o ritmo de “crescimento” econômico, as poucas justificativas que se valiam os militares e a “sociedade esclarecida zeladora da moral e dos bons costumes”, se davam no campo ideológico, onde, para estes, a ameaça socialista continuava presente no país e, mais do que isso, podia aproveitar-se da insatisfação popular, que recomeçava a tomar vulto, saindo das ações clandestinas temerárias e ganhando a luz dos grandes comícios, como, por exemplo, os organizados pelos sindicalistas das montadoras no ABC, para “atentar” contra o “desenvolvimento da nação”, por mais que, como já dito, o país estava em pleno processo de “abertura democrática”.

É por meio de tais reflexões que se acredita poder entender a postura assumida pelo Estado até a “democratização” em pintar de vermelho, às vezes de vermelho e negro, os quebra-quebras¹⁵. São várias as notícias que explicitamente relatam que o

¹⁵ Menção às cores que estão diretamente ligadas ao comunismo e ao anarquismo.

Estado estava interpretando as ações de revolta contra a situação dos trens como sendo resultado de agitação subversiva, sabotagem e premeditação de agentes infiltrados na “massa”. As notícias a seguir ilustram a postura assumida pelo poder público: Dia 11 de abril de 1980 – pag. 36 – “Agentes do DEOPS buscam suspeitos”; Dia 01 de novembro de 1983 – pag. 40 – “O agitador de terno e a omissão”, por Luiz Carlos Ramos; Dia 01 de novembro de 1983 – pag. 40 – “Montoro¹⁶ insiste em sabotagem”; Dia 29 de outubro de 1983 – pag. 12 – “Uma área de domínio político do PC do B”; Dia 01 de fevereiro de 1984 – pag. 1 – “Para ministro, quebra-quebra foi sabotagem”.

Como consequência de tal interpretação, sendo uma ameaça ao país, os incidentes deveriam ser tratados por agentes especializados em crimes políticos com potencial de distúrbio social, no caso paulista o departamento policial que tomou a frente de tais investigações foi o já conhecido, por suas atrocidades, DEOPS, tendo a figura de Romeu Tuma¹⁷ como delegado chefe do departamento neste período.

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

¹⁶ Montoro foi o primeiro governador eleito democraticamente em São Paulo após o Golpe de 1964, seu mandato foi de 1983-1987. Segundo Caldeira este, diferentemente de seus antecessores e sucessores, fez o esforço em conter a ação desumana da polícia, mas, como mostra a autora, seu empenho fracassou, sendo seus sucessores (Quércia, Fleury, Mario Covas e Maluf) sujeitos estes que se valeram do argumento da polícia forte contra o crime como principal pauta de suas candidaturas. A questão da segurança/insegurança se configurava como argumento especulativo da política e rendia votos, e assim ainda o é, basta acompanhar as ações do PSDB no estado de São Paulo (Caldeira, 2003, p. 163 – 174)

¹⁷ Este mesmo senhor foi eleito e releito democraticamente após a “democratização” como senador da República, cargo que exerceu até seu falecimento.

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

Contudo, em ambas as situações, a que interpreta os quebra-quebras como fruto de agitadores específicos gerando tumulto e/ou resultado da “espontaneidade”¹⁸ dos usuários dos trens, a prática dos responsáveis pelas ferrovias era a de acionar a polícia militar para conter a rebelião e os consequentes quebra-quebras.

A este respeito, acompanhando o noticiário, pode-se perceber que há por parte do jornal, em consonância com os administradores das ferrovias e do Estado, certa insatisfação com relação à eficácia da ação da polícia militar, seja pelo tardar a atender a ocorrência, seja por ter dificuldades em conter o levante. Exemplo disso a notícia do dia 29 de outubro de 1983 – pag. 12 – “A polícia demora; estação é queimada”. Pronunciamentos que minimamente relativizavam a questão, levando em consideração as condições objetivas do transporte ferroviário de passageiros e, assim, assumindo a deplorável situação dos usuários em tais meios existiram, mas como se disse, formam parte de uma contradição com a qual o “Estadão” não conseguiu imprimir seus ideais nas campanhas de reportagem de rua realizadas pelos repórteres, como se pode ver no fragmento abaixo:

A Rede Ferroviária tentou colocar alguns trens em circulação ontem pela manhã, mesmo precariamente. Mas os atrasos deixam os usuários revoltados, considerando que são frequentes no subúrbio da Zona Leste, explicava um funcionário da empresa. [...] ‘O usuário está cansado de enfrentar atraso, ele vai continuar quebrando tudo o que ver pela sua frente’, explicava um funcionário da Roosevelt [...]. (O

¹⁸ Apontar como espontâneo algo que é fruto de um cotidiano de desgostos e maltrato seria por demais insensibilidade para com a realidade trágica de milhões de pessoas contra o rolo compressor que a todos quer pasteurizar.

Estado de São Paulo, “Multidão depreda trens na Zona Leste”, 11 de Abril de 1980 – pag. 36)

O tratamento policialesco à questão social é para Caldeira (2003) uma marca do processo de modernização brasileiro do qual a instauração da democracia não se desvinculou, ao contrário foi instrumento de sua realização. As ações da polícia sendo caracterizadas por abusos, extermínios e extorsões, sobretudo contra a camada da população pobre, em maioria negra moradora das periferias¹⁹ (idem, p.162).

Soma-se à explicação do crescente apelo à PM na contenção dos quebra-quebras o fato de, mesmo estando o país vivendo um período de crise e contenção de gastos, os investimentos em segurança, contratação de efetivos às corporações civil e militar, compra de equipamentos (armas e viaturas basicamente) e construção de presídios, ao contrário das demais áreas, terem crescido no período (ibidem, p. 133).

O Estado se valera do único instrumento que lhe cabia e julgou ser viável na questão social, o reforço da violência, marca maior do Estado Moderno segundo Weber²⁰ (2006), porém, com a particularidade para que chama a atenção Caldeira (2003), na introdução de seu livro, de que este monopólio da violência do Estado passava a ser delegado à esfera particular²¹, empresas especializadas em prestação de serviços de segurança, conjuntamente com o crescimento do aparato estatal repressor. Isto no que se refere à violência física direta, mas, como destaca Foucault (2008, 277-293), a própria reprodução social vai ser realizada através de instrumentos de violência e contenção, físico diretos e também indiretos, como os proferidos pelas

¹⁹ O argumento da autora trás a contradição do fato de mesmo esta camada da população sendo o alvo das ações truculentas e criminosas dos policiais, há, internamente a esta, um apelo por mais policiamento e em certo ponto apoio à ação dura dos agentes da ordem, um esforço por distanciar-se daqueles que não são cidadãos de bem, uma esperança de que a polícia tivesse capacidade de fazê-lo e não agir de acordo com seus *apriorés*, em que a lógica identitária coloca como potencial criminoso os pobres, negros e moradores da periferia. Característica esta que extrapola a polícia e é parte da consciência da população de forma geral, por mais que velada.

²⁰ “O Estado não se deixa definir, sociologicamente, a não ser pelo específico meio que lhe é peculiar, a todo outro agrupamento político, a saber o uso da coação física” (Weber, 2006, 60)

²¹ Continuando a citação anterior Weber afirma: “[...] Sem dúvida, é próprio de nossa época o não reconhecer, com referência a qualquer outro grupo ou aos indivíduos, o direito de fazer uso da violência, a não ser em casos em que o Estado o tolere”. (idem) Tal tolerância sendo a marca do momento presente como chama a atenção Caldera (2003).

instituições e a própria produção espacial, componentes essenciais à “governabilidade”.

Ao que coube o jornal, basicamente todas as notícias sobre os quebra-quebras destacam a ação da polícia, para elogiar ou para criticar sua ineficácia. Dentre estas notícias as seguintes, por seus títulos, indicam de que maneira o periódico interpreta o que eram os quebra-quebras e seu controle: Dia 28 de maio de 1988 – pag. 46 – “Polícia manda reforço, temendo mais violência”, ou seja, a violência estava acontecendo por parte dos usuários, mas não iria ser continuada e talvez incitada pela polícia? Dia 01 de novembro de 1983 – pag. 40 – “Os trens atrasam, mas policiamento evita tumulto”, claramente positiva a ação preventiva de um cenário que a próxima notícia caracteriza; Dia 29 de outubro de 1983 – pag. 12 – “Perus vira uma praça de guerra”; tratando-se de uma guerra presume-se que haja baixas, assim, Dia 07 de fevereiro de 1981 – pag. 14 – “Depredações, fogo e feridos em 2 estações”, no caso passageiros feridos a bala pela polícia em seu procedimento padrão de contenção e dispersão de tumultos.

Neste contexto começa a existir, por parte do Estado em transição, o anunciar de que reformas na organização e gestão das ferrovias passariam a acontecer, justificando-se pelo melhoramento da gestão das linhas a princípio dividindo-a entre carga e passageiros, criando, assim, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos e esta, por sua vez, iniciou a transferência de alguns ramais às localidades estaduais²², ao mesmo tempo em que se omitia a já incapacidade de o governo federal em fazê-lo e tampouco os governos estaduais.

Deste modo, anunciava-se no dia 21 de maio de 1982 – pag. 36 – “Fusão Rede-Fepasa sem definição”. Esta notícia tem como a questão central a problemática da fusão da Fepasa com a Rede Ferroviária Federal. Na época se apresentavam três

²² Os ramais que circulavam ligando a Zona Leste ao centro da capital foram passados à gestão do Metrô com o intuito de modernizar sua operação e tentar conter os incidentes de quebra-quebras que em maioria ocorreram nestas estações. Isto está registrado nas seguintes notícias: Dia 05 de setembro de 1987 – pag. 9 – “Trem de subúrbio na Zona Leste já sob o controle do Metrô”. É interessante dizer que na data da transferência do ramal para o Metrô o mesmo estava em greve de seus funcionários que pediam ajuste salarial e melhoras nas condições de trabalho.

possíveis maneiras de fundir as empresas: 1º Fusão direta formando uma nova empresa, 2º criação de nova empresa, mas sem a extinção das anteriores, esta nova seria “o fiel da balança” e, 3º desmembramento da Rede Ferroviária Federal em várias regionais. No caso de fusão sem desmembramento o Banco Nacional de Desenvolvimento seria o novo acionário, assumindo as dívidas e dando solvência à nova empresa. Na fala do secretário geral dos transportes que foi ouvido pelo jornal havia uma indicação à criação de um “sistema de subúrbio único para São Paulo”, o que para ele “traria incontáveis vantagens, como o barateamento, simplificação da manutenção e gestão”.

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

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

Nas falas do secretário em exercício no momento da reestruturação do transporte de passageiros sobre trilhos, fica claro que, primeiro, o termo severidade, violência e policiamento ostensivo, acompanhariam o processo, como de fato ocorreu, e segundo, o sentimento de pertença e zelo desejado pelo ministro não se mostrava cabível em um momento de grande descontentamento da população diante do contexto amplo de crise que viviam, sendo o cotidiano no trem mais uma submissão à precariedade da reprodução na capital paulista, esta que deixava de ser a terra das oportunidades e começava se mostrar como o pesadelo diário.

Deste modo, vale observar de que maneira o jornal caracterizava a situação dos trens de subúrbio no período. O título das notícias ajuda a caracterizá-la: dia 11 de abril de 1980 – pag. 36 – “O medo, na Santos a Jundiaí”, notícia que foca na questão dos furtos, roubos e precariedade dos trens que circulavam nesta linha; dia 11 de abril de 1980 – pag. 36 – “A Refesa investiga as causas das falhas no sistema elétrico”, sendo a principal causa dos problemas e interrupções da circulação de trens que a transmissão de energia elétrica era e continua o sendo a “principal causa” das falhas e consequentes reações dos usuários; dia 12 de fevereiro de 1981 – pag. 19 – “Limpeza dos bueiros pode evitar as cheias”, nesta notícia o jornal aproveita para criticar a gestão da ferrovia por não dar conta da manutenção básica da mesma, e que ações simples solucionariam a questão; dia 21 de maio de 1982 – pag. 36 – “Os trens atrasam, rotina no subúrbio”, não precisa de maiores explicações; dia 30 de outubro de 1983 – pag. 21 – “Desconforto e medo, a rotina”, esta tampouco; dia 17 de março de 1983 – pag. 18 – “O movimento sobrecarrega trens e metrô”, esta notícia aborda a superlotação dos trens diariamente, mas que na ocasião da greve dos motoristas de ônibus ficou pior; dia 19 de abril de 1984 – pag. 48 – “A cidade parou. E o medo a venceu”, a circulação de trens (subúrbio e metrô), juntamente com a pane de semáforos devido a um “apagão”, deixou a cidade em pânico de acordo com o jornal; dia 18 de setembro de 1985 – pag. 13 – “As ferrovias paralisadas”, mais uma vez por falta de energia os trens pararam de circular.

Superlotação, insegurança, falhas constantes e atrasos são as características dos trens de subúrbio que, de modo geral, estão sendo trazidas pelo noticiário. Contudo, as causas de tal situação são delegadas, pelos redatores do jornal, como consequência da má administração do governo central, principalmente, uma vez que a ele cabia a gestão da ferrovia. Porém, pouco, ou praticamente não há em seu conjunto de jornalistas, editores e colaboradores o esforço em reconhecer a incapacidade pela qual estava passando o Estado em suprir as demandas neste setor ao passo que a mesma

não era pontual, mas sim infraestrutural como, por exemplo, a produção e abastecimento de energia elétrica²³ no país.

Para encerrar esta longa e marcante década apresenta-se o tratamento dado pelo jornal aos propriamente ditos “quebra-quebras”: Dia 11 de abril de 1980 – pag. 36 – “Multidão depreda trens na Zona Leste”; Dia 25 de dezembro de 1980 – pag. 10 – “Depredação de trem no Itaim”; Dia 12 de fevereiro de 1981 – pag. 19 – “O presidente da Refesa dá razão ao passageiro”; Dia 25 de maio de 1982 – pag. 18 – “Trens depredados”; Dia 29 de outubro de 1983 – pag. 12 – “Em Caieiras o fim do patrimônio”; Dia 29 de outubro de 1983 – pag. 12 – “Jaraguá lamenta o quebra-quebra”; Dia 30 de outubro de 1983 – pag. 21 – “Coisa feia o que fizeram”; Dia 30 de outubro de 1983 – pag. 21 – “Na volta, o assunto era só a depredação”; Dia 28 de maio de 1988 – pag. 46 – “Quebra-quebra destrói trens e estações”.

Diante dos títulos das notícias se percebe que os mesmos apontam o fato, mas não o relacionam com suas causas. Um apelo sensacionalista marca a abordagem dada pelo periódico ao tema, sendo destaque os danos materiais que os quebra-quebras geram. É este o modelo da redação de praticamente todas as notícias, no qual primeiro se faz a chamada sensacional, “quebra-quebra e fogo”, seguido da lista de bens danificados, para, no fim das reportagens, dizerem algo a respeito dos possíveis motivos que levaram a população a “depredar” o que “é seu”. Com algumas exceções em que se relativiza a situação, colocando-se o jornal como o “advogado do diabo”, defendendo e acusando os “dois lados envolvidos”, rogando sempre por mais eficácia na gestão e operação, o que inclui mais polícia e repressão, fazendo também apelo aos cidadãos de bem, de preferência trabalhadores, brancos se possível, “mesmo que negros na pele²⁴, mas alvos na alma”, “pais de família”, que ponderem seus atos e não

²³ Por mais que em São Paulo e em outras capitais do país a Companhia Light Co. tenha se instalado com a justificativa de suprir tal demanda. Quando na prática a companhia se revelou uma agência de especulação imobiliária tanto quanto fornecedora e produtora de energia elétrica, a qual muito contribuiu para com a formulação do plano urbano paulista e seu privilegiado modal rodoviário sobre os demais. O engajado trabalho de Seabra (1987) denuncia a forma criminoso de atuação da companhia e seu ímpeto modernizador desejado e garantido pelo Estado.

²⁴ Tal expressão se refere à necessidade que nos dito popular se coloca como metafísica “alma branca” de as diferentes raças, que não brancas e ocidentais têm de portarem-se tal qual o modelo

caiam em tentação, não seguindo os exemplos do “homem violento”²⁵, permanecendo mansamente conduzidos e adestrados, como bons servos da sociedade produtora de mercadorias.

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

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

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

universalizado de homem civilizado, no caso o homem branco trabalhador, produtor de valor. Esta reflexão é derivada dos escritos da escritora e crítica da sociedade moderna, Roswitha Scholz, (2004; 2000), em que a mesma aponta que a análise pautada apenas e, somente direcionada às análise das relações de produção e não às de reprodução da sociedade capitalista deixam de lado um momento complementar e determinante da sociabilidade produtora de mercadorias, dentre estas relações dissociadas a de gênero e a racial. Deste modo, conceitos genéricos e estruturais como o de classe escondem as formas particulares que a forma social se desdobra sobre o feminino e as etnias não brancas ocidentais, a autora chama a atenção porém para que estes momentos não sejam tidos como totalidades em si, mas ao contrário postos na relação da forma social.

²⁵ De acordo com as estatísticas apresentadas por Caldeira (2003, pag. 114) a partir da década de 1980 os crimes de civis passaram a ser principalmente contra o patrimônio, em contrapartida os crimes realizados pela polícia aumentavam contra a pessoa.

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

Pois bem, os anos 90 são a prática do exercício democrático brasileiro, este, como já apontado anteriormente por Caldeira (2003), marcado por seu caráter “disjuntivo”, em que a liberdade de escolha política não era acompanhada pelos demais direitos e liberdades, a democracia limitando-se à mera ilusão da escolha dos representantes dos anseios populares, estes por outro lado sendo tolhidos de se manifestarem, seja pelos ataques diretos às mobilizações por parte do aparato jurídico e policial ou pelo cotidiano fragmentário e dilacerador da vida metropolitana. Assim, por exemplo, a escolha do primeiro presidente da república eleito democraticamente se mostrou um pesadelo em meio ao sono pesado do exercício cidadão. O rosto jovem e o sorriso sensual de Fernando Collor, justificativa esta para muitos de seus eleitores quando indagados em quem votariam uma vez que antes de sua campanha à presidência o mesmo não existia na cena política pública nacional, acabou por elegê-lo. Prevalecia desta forma o peso da imagem pré-fabricada e lançada como novidade no mercado eleitoral sobre qualquer embasamento histórico processual constitutivo dos candidatos e suas propostas, sintoma de uma sociedade operada pela forma vazia do espetáculo que se autorreferencia como justificativa de si, sendo, desta maneira, seu conteúdo o próprio vazio espetacular na “arapuca” da forma participativa da democracia representativa.

Da mesma forma que eleito, o seu pintado de verde amarelo impeachment foi um dos maiores golpes espetaculares que a sociedade e os instrumentos midiáticos realizaram na história recente do país. Tal mobilização que o “derrubaria”, tendo como um dos principais motivos de revolta contra Collor os casos de fraudes e corrupção ativa que este e seus pares, dentre estes “PC Farias” e uma infinidade de pessoas fictícias que eram utilizadas no esquema de corrupção e compra de influência, vinham realizando no curto mandato. Além do envolvimento mafioso em que estava inserido um dos principais motivos que despertou a antipatia popular a Collor se deu no primeiro ano de seu mandato quando as poupanças da população foram confiscadas

como política de contenção da inflação, e já se imagina quem tinha condições de tê-las neste momento depois de uma década de crise e recessão como a década de 1980, as camadas médias e altas, mas com forte apoio popular uma vez que a esperança de ascensão financeira está colocada para todos, por mais que objetivamente impossível viram-se diretamente tocadas a participarem do “destino da nação” e defenderem o que lhes eram de interesse, o dinheiro e o milagre da multiplicação travestidas de indignação frente à corrupção. Neste processo, a campanha midiática²⁶ teve um papel fundamental, e da mesma forma como foi apoiado no período de sua candidatura passou a ser criticado, culminando em sua renúncia ao cargo antes mesmo da decisão no Congresso por seu impeachment, uma saída astuta que lhe permitiu em poucos anos voltar ocupar cargos políticos.

Sendo “derrubado”, Collor abriu espaço para que Itamar Franco e Fernando Henrique Cardoso executassem o que lhes caberia fazer: enxugar o “inchado aparato estatal”, principalmente através da privatização das estatais, aquecer a economia por via da aquisição de empréstimos junto aos que se arriscavam emprestar, BM, FMI, BID e bancos estatais de países como o Japão. Tais tarefas são parte de “Cruzadas” implicadas em conter o pagão demônio econômico que culminou em um plano “Real”, que por decreto equiparava uma moeda recém-criada ao lastro internacional, o dólar americano, mas com as figuras brasileiras em suas mais fortes relações com a terra impressas no papel moeda²⁷.

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

²⁶ Para melhor visualização do papel que a mídia e o marketing passariam exercer sobre os rumos da política é interessante assistir o curto memorial elaborado pelo canal “Globo News” disponível no site: <http://www.youtube.com/watch?v=t9GvefCDQjo>.

²⁷ Artificio este que sabiamente foi realizado pelos tecnocratas financeiros e economistas, pois, se adotassem a moeda americana como sendo também a do país o Banco Central e no limite o Estado Brasileiro perderia a autonomia diante de sua moeda, o que reduziria algumas manobras de balança econômica como valorização e desvalorização do real para favorecer e estimular as exportações e assim por diante.

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

A cidade, exceto raras exceções, passava a ser marcada pelo medo, que passou a ser enfrentado através das táticas disponíveis a cada camada da população de forma particular, como o uso de ansiolíticos e terapias psicológicas e psiquiátricas, carros blindados a prova de balas e de gente, saídas dos bairros em grupos para chegar às vias de transportes, como costumam fazer algumas mulheres nos bairros da periferia, contratação de seguranças particulares para as ruas ou pessoais, e assim por diante. As consequências desta paranoia coletiva diretamente sensíveis são o medo de circular pela cidade sozinho em horários que não sejam o “comercial”, isto justificado pela rápida eleição de qualquer pessoa que fuja ao estereótipo de homem branco ocidental a suspeito, o mesmo valendo nos bairros periféricos e nas favelas só que com os estereótipos invertidos, em que qualquer “estranho” é dentro da favela, agora denominadas comunidades, apontado como o suspeito de ser um infiltrado da polícia ou da promotoria. Em ambos os casos, a lógica identitária atua como pré conceito avaliativo e álibi do coibir e no limite exterminar, seja lá por qual meio, o diferente. Mecanismo que se autorreferencia e acaba por ordenar em certa medida a prática social deixando “cada pessoa no seu lugar”, um apartheid que é regulado pelo tempo da “valorização” diretamente apreendida, coincidentemente ao tempo da produção e circulação, ao menos para maior parte da população sendo o horário comercial, aquele em que brilha a luz não se sabe ao certo se do Sol ou da riqueza moderna com suas múltiplas formas²⁸. Neste contexto os trens, mas não só estes, enquanto o meio de as pessoas saírem das áreas vetadas, como a região central e os locais de trabalho que

²⁸ Mas como dizia Chico Science e a Nação Zumbi “A cidade nunca para [...]”, ou como lembram os agitadores de bailes de Rap e Hip Hop nas periferias “ninguém dorme!”. Os turnos noturnos dos mais variados seguimentos e atividades (legais e ilegais) ajudam a completar estas afirmativas anteriores.

em boa parte são coincidentes, e irem para seus bunkers²⁹ autoconstruídos particulares a fim de se recompoem e enfrentarem o dia seguinte na cidade sitiada saltam aos olhos. Sem muita dificuldade as cenas dos embarques e desembarques nos horários de início e fim de turnos, os horários de pico, podem ser aproximadas ao desespero de refugiados de guerras na tentativa de entrarem nos comboios que os tiram das zonas do confronto.

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

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

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

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

²⁹ Abrigos construídos em áreas de conflitos bélicos com possibilidade de ataque aéreo ou com explosivos potentes.

Basicamente no ano de 1994 segundo o jornal se investiu em ferrovias cerca de R\$102522.000,00 destes apenas R\$522 mil foram destinados a trens suburbanos, os demais milhões para carga. No orçamento previsto para 1995 não havia previsão de gastos com os trens de subúrbio. O problema estaria no entrave da transferência da operação das ferrovias de subúrbio para a CPTM, responsável desde agosto de 1993. Um dos problemas era o de que a FEPASA se recusava em liberar o orçamento de bilheteria, por exemplo, à nova Companhia enquanto não se definissem os termos da transferência. Esta, por sua vez, estava barrada na Assembleia Legislativa de São Paulo e não tinha previsão de entrar em pauta. Tal notícia parece contrariar o argumento de que o Estado passaria a investir e se endividar crescentemente, a notícia seguinte, corrobora com a negação desta impressão.

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

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

Esta notícia é reveladora não apenas por demonstrar que mais uma das atividades essenciais à população estava sendo transferida à iniciativa privada ou se tinha a intenção de assim o fazer, ponto este onde se encerra a crítica dos adoradores do Estado forte e centralizador tanto de direita quanto de esquerda, mas também por apontar como tal processo se deu, ou seja, com base no endividamento público, onde o Estado se coloca presente na forma do devedor quase “infalível”, que por sua vez oferece à iniciativa privada as condições de manterem-se atuando no país fazendo o

elo de atrair investimento com base no comprometimento dos fundos públicos, a aquisição de dívidas sendo o motor da fictícia valorização. Esta trama, aqui reconhecidamente exposta de forma simplista, aponta para um nexo entre a circulação de capital fictício e as margens de manobra dos estados nacionais a fim de obterem a graça deste e continuarem atuando. Na passagem da década de 1980 para os anos de 1990 o Estado se coloca antes de tudo como um administrador de crises, que na esfera econômica passaria a recorrer cada vez mais à prática do endividamento público e, no âmbito social, através da violência policial acompanhada de políticas distributivistas, levavam o Brasil sempre para frente e a “locomotiva” São Paulo se readequando ao rearranjo produtivo³⁰.

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

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

A partir das notícias apresentadas acima pode-se ver também que mesmo depois de criada a CBTU as empresas que seriam extintas (RFFSA e FEPASA) continuaram a existir e a operar alguns trechos da malha de trens de subúrbio na capital. Como destacado nos parágrafos anteriores também é no início da década em

³⁰ Pode-se ver em Lencione (2006) a questão do rearranjo produtivo pelo qual a RMSP passou no período de 1970 a 1990, que resumidamente se refere à passagem de uma região industrial para uma região prestadora de serviços, concentrando boa parte dos escritórios e agências estratégicas a gestão destes empreendimentos que atuariam agora em nível nacional e internacional.

análise (1990) que a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos de São Paulo (CPTM) foi criada, com os fins de tirar da responsabilidade do Governo Federal³¹ sua existência passando ao Governo Estadual³² e também de programar “localmente” uma gestão e administração mais “sensíveis à realidade” das ferrovias e transporte de passageiros na RMSP.

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

Em paralelo à criação da CPTM, as empresas federais e a CBTU efetuavam suas últimas manobras de operação, dentre estas a de reconfigurar o expediente, segundo a notícia do dia 25 de maio de 1990 – pag. 13 – “Greve de trem em SP deixa 1 milhão sem transporte”. Esta reportagem aborda a execução de uma greve chamada pelo Sindicato dos Trabalhadores em Ferrovias de São Paulo, em protesto contra o anúncio do governo em demitir 10.984 funcionários de ferrovia em todo o país. Destes seriam mandados para rua 36% dos 3.650 funcionários da RFFSA e 700 dos 4.300 da CBTU.

Completando a notícia anterior, meses depois, no dia 14 de novembro de 1990 – pag. 16 – “Maquinistas de FEPASA vão ajudar CBTU”, o jornal reporta que a FEPASA oferece funcionários à CBTU para que estes operem os trens na Linha Luz – Mogi uma vez que estes estavam em greve desde o dia 8 reivindicando reajuste salarial, que por

³¹ Em esfera nacional houve por parte do Governo Federal neste período o parcelamento e entrega à iniciativa privada através de concessões a operação e exploração das ferrovias no país.

³² Vale ressaltar que em nível estadual os governos se referem a candidatos eleitos do PMDB, no caso Luiz Antonio Fleury Filho (1991 -1995), e ao PSDB, na figura de Mário Covas (1995-2001), sendo a gestão peessedebista a que se mantém no governo até os dias correntes.

sua vez o jornal coloca como um descalabro de 266%, mas não tocam na questão da inflação que ultrapassou em certos momentos mais de 1000%. A CBTU lançou, segundo o jornal, uma série de ameaças aos funcionários inclusive tocando na questão de direito à permanência nas casas da companhia. A greve afetava a circulação de mercadorias no estado e de passageiros na RMSP.

Estas duas notícias juntamente com as que abordam a criação da CPTM mostram que o engenho modernizador que culminou nesta última passou inexoravelmente por contribuir com a espoliação e o desligamento de antigos funcionários das ferrovias, estes provavelmente se tornaram estatísticas no aumento do desemprego por um lado e do aumento de passageiros que aos milhares usufruíam do serviço prestado pela CPTM no seu deslocamento diário centro-periferia no âmbito da mobilidade do trabalho. Destaca-se também que o jogo entre a esfera federal e a estadual sobre a responsabilidade do transporte ferroviário de passageiros se justifica publicamente como ações que resultariam em melhorias aos usuários, escamoteando desta forma uma série de fatores envolvidos como a incapacidade de administração por parte do governo federal de tal atividade uma vez que a política orientadora consistia em diminuir cargos e reduzir gastos em folha de pessoal e assim, incentivar e viabilizar que a iniciativa privada assumisse o máximo possível as empresas estatais, feito que não se completa no caso da CPTM.

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

Dia 02 de julho de 1995 – pag. 38 – “Decadência ameaça rede de trens de subúrbio”. Cenário de descaso e decadência, apontado, por Marcelo Paiva, como causados pela não modernização do sistema que tem o dobro de passageiros, mas conta com a mesma infraestrutura de 1960. Na data, a CPTM possuía 91 estações na RMSP em cerca de 270 km de ferrovia para gerir. Brechas que facilitam a entrada de passageiros sem pagar o bilhete são vistos pelo redator como causa do déficit da CPTM, cerca de 360 mil não pagam diariamente as passagens, segundo aquele. O buraco na conta da CPTM na época era de R\$11,6 milhões, logicamente que não apenas derivando dos não pagantes. A frota da CPTM era de 293 trens, mas destes

apenas 194 eram usados, os demais ficavam na reserva já que 10% dos operantes diariamente saíam de circulação, que para o jornalista eram causados por atos de vandalismo³³ e não por serem trens de meados do sec. XX como o modelo da série 1100 (CPTM, 2013).

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

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

³³ Uma observação importante a ser feita aqui é a de como o periódico vai se referir aos eventos de quebra-quebra. Como já percebido pelo leitor há um uso alternado de termos como “depredação”, “vandalismo”, “tumulto” e “desordem” que complementam o termo guarda chuva quebra-quebra. Tais termos anteriormente citados são previstos nas letras da constituição como crimes e contravenções com penas previstas. Assim, por mais que não fazendo diretamente apelo à criminalização e ao cumprimento da justiça, a todo momento a redação das notícias se refere a isto. A sequência de notícias a seguir e as já apresentadas anteriormente demonstram isto.

Dia 16 de outubro de 1996 – pag. 1 – “Recolhimento de trens pode ter causado atraso”. Basicamente são os dirigentes da CPTM dizendo que iriam investigar os motivos de terem sido recolhidos dois trens na segunda-feira, que podem ter sido o motivo da depredação de seis estações na linha 7 Rubi.

Dia 21 de julho de 1997 – pag. 14 – “São Paulo Reclama: Trens lotados”. Espaço do leitor, e desta vez a queixa era a da péssima condição de transporte de passageiros oferecido pela CPTM naquele momento. O leitor pede para que um trem saísse da estação Jaraguá vazio em direção a Luz para que os passageiros na estação Lapa e Jaraguá tivessem condições de entrar no trem, coisa que segundo ele só na base da “força”. Falava que as condições deixam inevitáveis os casos de assédio sexual sendo, segundo ele, a lotação de mais de 16 pessoas por m².

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

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

Dia 29 de abril de 1996 – pag. 41 – “Atraso motiva quebra-quebra”. Atrasos e interrupção de viagens são apontados pelo jornal como os principais motivos que

incentivam os quebra-quebras nos trens da CPTM. Soma-se a isto a lotação de mais de seis pessoas por metro quadrado³⁴ nos horários de pico.

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

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

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

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

³⁴ Número que os tecnocratas acreditam ser toleráveis.

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

Como são relatados pelo periódico, os eventos de quebra-quebras são fruto do descontentamento frente à constante falha na operação dos trens, porém, como ficou muito presente nas notícias desta década, os quebra-quebras resultaram em maiores transtornos aos mesmos, tal raciocínio se funda por exemplo no fato de após os quebra-quebras (em seis estações) em outubro de 1996 na linha 7 Rubi (noroeste da RMSP), a circulação em todo o trecho foi suspensa para readequação estrutural e recuperação dos “danos”, isso durou cerca de seis meses.

A notícia do dia 29 de abril de 1997 – pag. 23 – “Trens da CPTM voltam a circular amanhã”, aborda a volta da circulação e de que maneira voltariam circular os trens. Segundo esta:

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

Basicamente é esta a notícia:

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

Outro momento interessante desta notícia é o depoimento de um homem que desempregado há 9 meses na data da entrevista via na reabertura das estações e volta do funcionamento a oportunidade de arrumar emprego, pois “eles voltando a gente consegue tudo”, segundo o repórter a esperança deste desempregado é compartilhada por vários outros, que veem a abertura como facilitadora de se arrumar alguma ocupação remunerada tanto na região das estações, uma vez que segundo o entrevistado se referindo a Franco da Rocha e região “aqui se afundou tudo por causa

dos trens” que pararam de circular “arrefecendo” o comércio ambulante. Contudo, o repórter destaca que muitos dos moradores da região têm dificuldade em se empregar, pois os empregadores não aceitam, segundo os ouvidos pelos jornalistas, os trabalhadores que morem tão longe e em lugares de transporte deficitário.

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

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

Dia 21 de abril de 1991 – pag. 28 – “Santo Amaro tem o transporte mais precário da cidade”. Notícia que deriva de um quebra-quebra de ônibus no Largo 13, justificado pelo jornalista pela revolta diante da péssima condição de conservação e prestação de serviços de transporte na região que contava somente com o modal ônibus para chegar e sair da região. Os trens não operavam na malha existente segundo a notícia por falta de entendimento das empresas FEPASA e os órgãos estaduais, municipais e entidades ambientais que vetaram a operação na região. Um especialista em transporte público entrevistado pelo jornal afirmava que a solução da Z/S não se daria pelo aumento de ônibus somente, mas sim pela ampliação dos trilhos na região, que

no momento contava com uma linha que ia de Osasco a Jurubatuba (linha 9 Esmeralda). O impasse está para Belda, o especialista, no entrave do governo com os órgãos reguladores ambientais, uma vez que a região está quase que completamente na chamada área de mananciais, e para os ambientalistas a oferta de trens levaria à uma maior ocupação. Desta forma, os que lá já vivem permaneceriam sendo, até a permissão da construção, transportados pelos ônibus deteriorados e as lotações, estas novidade no momento.

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

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

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

A notícia reflete o explosivo caso do transporte de passageiros na metrópole. A paralisação dos ilegais causou vários transtornos à população da Z/S, que como visto nas notícias anteriores era uma das mais deficitárias da capital no tocante ao transporte e a que mais contava com este tipo alternativo para se locomover. Este surgimento e dependência da população às lotações dizem respeito, a princípio, ao delegar à iniciativa privada uma parcela dos serviços essenciais à reprodução das vidas

dos habitantes da metrópole, assim como deixar por conta do próprio âmbito privado a reorganização do mercado de linhas de ônibus, conhecidamente como um dos mais tenebrosos setores por suas práticas mafiosas. É esta a forma como a presença do estado vai se manifestar, na sua relativa ausência.

Todo este cenário em um momento de acirramento e degradação das condições de reprodução da sobrevivência ampliada, que é aquela onde a vida é “reduzida ao essencial, à forma abstrata da vida, ao fermento necessário para que o homem participe na produção e no consumo” (Vaneigem, 2002, 172). Porém, posto pelo próprio desdobrar do processo que instaurou este cotidiano miserável da população metropolitana, onde, por exemplo, segundo o próprio periódico no dia 16 de outubro de 1996 – pag. 20 – “Faxineira teria de pagar pela viagem mais do que recebe” se desdobra sempre em níveis mais críticos chegando ao ponto de negação até mesmo da sobrevivência. O que os jornalistas dizem neste texto é que a faxineira entrevistada que mora na região de Francisco Morato e trabalha no centro de São Paulo e ganhava por mês R\$180,00, se tivesse que pegar todos os dias o ônibus para ir ao trabalho gastaria R\$268,80 por mês o que inviabilizaria sua reprodução. Além disso, o jornalista narra sua vida diária, mas que é compartilhada por mais de um milhão de usuários já nesta época, de pegar trens lotados antes das 05h00 da manhã, disputar com cotoveladas os lugares com os homens além de diariamente gastar cerca de quatro horas com transporte indo e vindo do trabalho, forma social esta que como já dito no início deste exercício constrange a relação dos sujeitos entre si e destes com o espaço que utilizam preponderando a funcionalidade em ambos os momentos, por mais que haja casos de solidariedade e tentativas de reapropriação espacial e das relações sociais, mas em todos os casos este adaptar-se ao mundo “é um jogo de cara ou coroa no qual *a priori* se decide que o negativo se torna positivo e que a impossibilidade de viver é uma pré-condição essencial da vida” (Idem, 48).

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

As notícias destes primeiros anos do século XXI chamam a atenção para a constante pane do sistema de operação dos trens devido ao abastecimento de energia

elétrica, à expansão das linhas do Metrô e suas consequências à CPTM, à atuação no mercado imobiliário por parte da CPTM e do Metrô para aumentarem suas receitas, greves dos funcionários da CPTM e do Metrô, criação e instauração do Bilhete Único, e por fim, marcas do ano de 2013, os protestos de junho e os escândalos de corrupção e esquemas de fraudes em licitações na construção e ampliação das linhas, como nas compras de trens e prestação de serviços entre as agências responsáveis e as empresas estrangeiras.

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

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

O “lulismo” (Singer, 2011) como ficou sendo conhecida a política aplicada durante seu governo, e continuada pela atual presidenta Dilma Rousseff, consistiu, e assim o é, em uma política de distribuição monetária generalizada à sociedade brasileira. Este ponto de vista sendo rapidamente criticado por aqueles que acham que apenas os pobres, através de um clientelismo beneficiam-se. Porém, ao se olhar mais a fundo, esta crítica ao distributivismo das gestões do PT cai por terra quando se considera o crescimento da dívida pública e o lançamento de pacotes de investimentos, em maioria infraestrutural, mas também direcionados via financiamentos aos empreendimentos particulares de todos os tamanhos, dos mega industriais e bancos aos produtores agrícolas familiares.

A política em prática no “lulismo” perpetua algumas do governo de Fernando Henrique Cardoso não sendo uma ruptura ou redirecionamento significativo. Deste modo, caracteriza-se também pelo endividamento público, privatizações e todas as ações vislumbrando um desenvolvimentismo, crescendo-se, porém, e aí talvez haja a

clivagem entre um e outro, as camadas baixas da sociedade no pacote distributivista. Esta política, em certa medida, ajuda a entender o fato de em 2011 o país ter, no tocante à renda, segundo os dados oferecidos pelo IBGE e IPEA neste mesmo ano, mais de 50% da população enquadrada no que ficou sendo chamado de “nova classe média” ou “classe C”. A distribuição de dinheiro e o crescimento da oferta de crédito, atrelados um ao outro, podem ser entendidos como um momento de uma necessária operacionalização financeiro-monetária de estímulo da economia interna a fim de colocar em circulação os montantes de dinheiro que através dos mecanismos de reprodução do capital fictício, multiplicam-se como a água se transformou em vinho, ao passo que é mais vantajoso negociar os papéis da dívida pública para adquirir receitas do que estimular e esperar o retorno em investimentos “reais” de empresas, estas por sua vez são financiadas com o dinheiro obtido do primeiro modo. É uma grande crença de que o Estado receberá o que lhe devem e pagar por sua vez seus credores, mas neste negócio o importante não é quitar o que se deve, mas sim ter potencial de se endividar mais. Pois não se trata de produzir mais coisas, estas já são superproduzidas, o que mostra-se como movente do processo é o aumento dos algarismos representantes do dinheiro, sem se esquecer que o dinheiro já é um representante, o que desperta certa inquietação em ver como a abstração concreta se realiza.

Em termos concretos esta população que galgou sua posição na sociedade produtora de mercadorias ficou estigmatizada a gozar do aumento de capacidade aquisitiva de produtos que, em decorrência do avanço produtivo, deixavam de ser exclusividade³⁵ das camadas A e B por mais que fazendo o uso do necessário parcelamento do pagamento. Esta população rapidamente se abasteceu dos objetos de desejo e necessidade, comprometendo o futuro de suas vidas a continuar pagando os antigos e adquirindo os novos utensílios, que vão desde o celular androide passando pela prestação do carro em alguns casos e chegando à prestação da compra

³⁵ Trata-se de bens eletrodomésticos em sua maioria, em alguns casos automóveis. A habitação, porém, devido ao grande aumento dos preços dos imóveis, continua sendo um bem de difícil aquisição para esta nova classe média, embora alguns lançamentos de apartamentos direcionaram-se a esta camada da população, desta natureza algumas das obras do Minha Casa Minha Vida.

de supermercado, sendo os juro dos cartões das grandes redes de varejo e atacado, os principais objetivos dos negócios dos distribuidores de alimentos travestidos na roupagem multicoloridas das embalagens.

Em simultâneo e decorrência deste processo, as cidades continuaram sendo transformadas. No que se refere a São Paulo, nos primeiros anos da segunda década do século XXI o lançamento de prédios e conjuntos condominiais nos padrões já apontados na década de 1990, acrescentando aos lançamentos, sempre que possível e houver interessados existentes ou criados, o requinte e autonomia que caracterizam tais empreendimentos simulam em tais unidades a própria cidade, resumida a sua essência do consumir, morar e do lazer, a esfera do trabalho apresentada sobre a prestação de serviços, sejam dos funcionários dos edifícios polifuncionais ou dos próprios moradores.

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

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

pelos outros, sendo o total de assassinados de ambos os lados desconhecido. Resumidamente, a lógica identitária que define muito claramente os bandidos do “movimento”³⁶ e os “vermes de farda”³⁷ do Estado justifica o cotidiano extermínio de uns pelos outros, e cada um à sua maneira se prepara para o confronto.

Por parte das forças legais, o governador Geraldo Alkimin³⁸ lança programas de construção de mais presídios, armamento dos policiais com armas mais eficientes, ou seja, letais, e em 2014 inicia o ano com um programa de bonificação por produtividade. Tal bonificação mostra-se preocupante conhecendo a polícia que está nas ruas e a prática de extorsões, simulação de fragantes e de reação etc., a lista é grande, e que provavelmente serão também estimuladas, pois este se mostra, para parte da corporação, o procedimento padrão de abordagem.

“Dentro do movimento”, o que é sempre mais difícil de falar e não é preciso explicar o porquê, acredita-se que não esperam sem se prepararem sempre para o pior. Os poucos “QG’s” descobertos e desmontados pela polícia dão mostra disso, uma vez que neles se encontram muitas vezes refinado arsenal de armas, sistemas de comunicação e tudo necessário à guerra, sem esquecer também o contingente que se alista à “causa” por ser a única opção ou por vislumbrarem o estilo “vida loka” e realizar o que é dito nos funks intitulados de “funk de ostentação”.

Vale ressaltar que a lógica identitária que organiza as ações destes grupos de forma particular constituem um elo ao passo que ambas estão referenciadas à identidade do simulacro do valor – o dinheiro, e reciprocamente as partes vêem o “outro” como o constrangedor da possibilidade de serem agraciados pelo dinheiro bem-feitor. A população de modo geral segue oscilando entre ambos os lados, amedrontada por ambas as frentes, e dependendo da situação em que se encontra tende a simpatizar mais aqui ou acolá; de modo geral, Deus, Família e Propriedade são

³⁶ Expressão utilizada pela população que divide espaço com o crime organizado para as pessoas ligadas diretamente a suas atividades.

³⁷ Termo usado em algumas letras de rap e de hardcore para se referir à polícia, lembrando que nem toda ela utiliza uniforme.

³⁸ Vigiados por “máquinas de adorável graça” o corretor ortográfico de meu computador sugere para o nome Alkimin o termo Algemem.

praticamente inquestionáveis e aglutinam de alguma maneira as reivindicações dos movimentos minoritários, constituindo-se mais como desejosos por adequações e solicitantes de aceitação do que oposição à situação presente.

Nos trilhos do trem automatizado da modernização, a questão do transporte de passageiros sobre trilhos, não resolvida na década anterior, por mais que milhões de dólares tenham sido liberados e “aplicados” na melhoria da operação e instalações da CPTM, demonstrando assim que as determinações da mesma não se resumem ao dinheiro e a astúcia tecnocrática tampouco às decisões políticas. As constantes panes do abastecimento de energia elétrica das linhas férreas na RMSP foram as principais causas de paralisação da circulação dos trens e consequentes transtornos aos usuários, que ora suportaram o ônus ora devolveram-no a seus responsáveis através dos quebra-quebras. Tal apontamento está presente nas notícias: Dia 26 de outubro de 2011 – pag. 41 – “Trem quebra e usuários andam sobre os trilhos”; Dia 30 de março de 2012 – pag. 42 – “15° pane no ano criou efeito cascata: novo problema na CPTM começou no centro, causou atrasos em todos os terminais e culminou em caos na estação Francisco Morato”; Dia 04 de maio de 2012 – pag. 45 – “Falha faz CPTM fechar Linha 9 às 22h”; Dia 24 de novembro de 2012 – pag. 56 – “Dia de panes: CPTM no pico da manhã e Metrô no da noite”; e Dia 12 de dezembro de 2012 – pag. 44 – “Pane na CPTM faz viagem levar mais de 4h”. Incidentes decorrentes da mesma causa voltaram a acontecer na primeira semana de fevereiro de 2014.

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

na década de 2000 que o mesmo realmente foi instalado. O “Expresso Leste”, nome dado ao primeiro trecho da linha 12 Coral, faz ligação nas estações Tatuapé e Itaquera com o metrô em horários especiais.

A inauguração de tais linhas que a princípio nada trariam de mal foram apontadas pelos responsáveis da CPTM e Metrô como trazendo consequências negativas. Isto, segundo os mesmos, porque ocorreu um aumento dos usuários sem que houvesse, em paralelo, ações que permitiriam “absorvê-los”. Deste modo, o presente ofertado pelo Estado que se vangloria e tem nas obras ferroviárias na RMSP uma de suas bandeiras eleitorais, fez com que na prática a situação se tornasse pior, com vagões mais cheios e seus problemas associados, como furtos e assédio onde “[...]todo o mundo se encosta, na minhoca de metal [...]” lembrando a música do grupo musical “O Rappa”.

O mesmo tipo de queixa foi feito pela CPTM e Metrô quando no governo de Marta Suplicy na prefeitura de São Paulo, foi ampliado o uso do Bilhete Único³⁹ para o transporte ferroviário na RMSP, que até então se restringia aos ônibus e lotações na capital. Assim, mesmo não podendo fazer uso da integração em 100% do valor da passagem entre os ônibus e trens, os passageiros passaram a pagar em um destes modais 50% do valor, e terem, principalmente os que fazem o percurso intermunicipal usando o bilhete, um menor gasto com transporte. Tais observações derivam das seguintes notícias: Dia 05 de maio de 2006 – pag. 3 – “Bilhete único no metrô” e Dia 23 de dezembro de 2006 – pag. 21 – “Aumento e redução no custo do transporte”.

Os casos de abertura de conexões e facilitar o acesso ao transporte público via bilhete único revelam um descompasso entre as ações políticas e a administração tecnocrática no caso dos trens e metrô. Um jogo esquizóide entre o fazer política e a realização possível desta pelos tecnocratas. Resultando desta relação o transporte enquanto promessa e o serviço realmente oferecido, que historicamente tem se

³⁹ Cartão que permite ao usuário fazer três conexões “gratuitas” no intervalo de duas horas em diferentes ônibus. Este sistema dinamizou a circulação da população na RMSP, não sendo obrigados a irem aos terminais de ônibus os usuários montam suas estratégias individualmente para lidar com as pressões do tempo e do circular pela cidade.

mostrado frustrante para os usuários e para parte do corpo de funcionários das próprias agências CPTM e Metrô.

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

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

Se por um lado as múltiplas formas que o capital assume e a própria configuração do urbano chamam a atenção, assim também o faz a sua relação com o trabalho neste início do novo milênio, e neste contexto estão as greves proferidas pelos ferroviários e metroviários. Reivindicando melhores condições de trabalho,

aumento salarial e garantias de não haver demissões nas reformulações de como passariam a operar as novas linhas (administradas e operadas por consórcios como a linha 4 e futuras linhas em lançamento) tais categorias alternadamente no decorrer destes anos fizeram uso do instrumento da greve.

As consequências negativas para os cofres de tais companhias são um dos resultados da greve em vista do não funcionamento e arrecadação de bilheteria. Outro “dano”, no qual os jornalistas mais se apoiavam para criticar as greves, é o de milhares de passageiros ficarem sem alternativa de transporte para realizarem-se em seus empregos e compromissos. Isto, por exemplo, nas seguintes notícias: Dia 03 de junho de 2000 – pag. 32 – “Órfãos da CPTM ficam a pé na zona leste”; Dia 03 de junho de 2011 – pag. 48 – “89 estações vazias em 22 cidades, mais de 2,4 milhões de afetados” e Dia 24 de maio de 2012 – pag. 47 – “14h de greve castigam 5 milhões em São Paulo”.

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

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

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

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

básicas à população. Este fato explicando o “bloqueio”⁴⁰ realizado pela população, uma vez que as elevadas taxas inflacionárias remetem a um período traumático aos sujeitos que resumidos a trabalhar e consumir se constroem em ambos os momentos.

Retomando a ideia de Caldeira (2003) da democracia disjuntiva apresentada nas décadas anteriores vale acrescentar a reflexão de Jappe (2013), que analisa o crescimento do tratamento policiaresco para as questões sociais em todos os níveis, em que “todas as formas de contestação não estritamente ‘legais’ são consideradas crime”. No Senado estava em trâmite a discussão sobre a necessidade de se decretar uma “Lei anti-terror” ainda no ano de 2014 em vista aos eventos que o país receberia⁴¹, deste modo, “fazer grafites ou ser responsável por algum atraso nos trens pode ser considerado ‘terrorismo’” (Jappe, 2013, 13). Vivemos um momento em que a formalidade da democracia revela-se e ao mesmo tempo mune-se de dispositivos (jurídicos policiais) a fim de ser mantida por quem “exerce a representação democrática do eleitorado”. “Toda e qualquer oposição à política das instâncias eleitas que vai além de um abaixo-assinado ou de uma carta ao deputado local é por definição ‘antedemocrática’” (idem, 14). Deste modo, a democracia, “último estágio da organização social”, mostra-se como uma “arapuca” da qual “todos” participam representando seu papel espetacular.

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

⁴⁰ Desvio do termo psicanalítico.

⁴¹ A mesma foi aprovada no mesmo ano em caráter emergencial antes do início da Copa Mundial de Futebol organizada pela FIFA.

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

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

Trata-se do vazamento de uma sequência de denúncias por parte de uma das empresas beneficiadas no esquema de concorrência privilegiada em licitações, no caso a Siemens, mas não só esta como também a adorada empresa espanhola CAF, a japonesa Mitsui e a Alston⁴² das quais o governo orgulhosamente anunciava desde a década de 1980 o prazer de comprar eficientes trens. Tal entrega do esquema pela

⁴² São várias as empresas envolvidas, nacionais e estrangeiras, nas notícias apontadas a seguir o leitor pode ter melhores dados se buscá-las na íntegra.

Siemens ocorreu uma vez que, sendo julgada internacionalmente por atuar da mesma maneira em outros países que apuraram as vias de como a empresa estava sendo contratada, adiantou-se à investigação e à condenação em nível nacional a fim de obter redução nas penalidades através da delação premiada.

As notícias não ultrapassam estes pontos e quando muito lançam mão de um apelo à responsabilização pessoal dos envolvidos tanto das empresas prestadoras dos serviços como das contratantes, no caso do Metrô e da CPTM. Contudo, o Estadão, que quando aborda outros escândalos de corrupção faz um maior alarde e é muito mais radical em suas proposições de rápida e dura punição tem se comportado de forma distinta. Neste caso em específico tem poupado notícias sobre o tema, quando muito lança notícias do governador de São Paulo (PSDB) dizendo que o partido de oposição (PT) está se aproveitando da situação. Isto está explícito nas notícias do dia 03 de agosto de 2013 na página 17 “Superfaturamento de cartel do trem em São Paulo e no DF teria chegado a R\$577mi” na mesma página “Governo de SP critica Cade e bancada do PT quer CPI”.

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

Encerrando esta década e também esta árdua leitura crítica das notícias que relacionam os transportes de passageiros com os eventos de quebra-quebras resta dizer que a respeito específico destes os anos 2000 em suas primeiras décadas foram reduzidos em comparação a década anterior, sendo a linha 7 Rubi a que concentra a maioria dos casos de quebra-quebras. De modo geral, de acordo com o periódico derivaram das constantes falhas aqui já abordadas e da permanente situação de superlotação e percepção por parte dos usuários que pelo preço que pagam deveriam ter um melhor serviço, contudo, sem deixar de lado, e algumas notícias quando entrevistam os passageiros destacam isso, a estafa diária do trabalhador que em média gasta do seu tempo diário aproximadamente quatro horas no transporte. Não sem explicações no Dia 08 de abril de 2000 – pag. 31 – “População elege trem como um dos piores transportes públicos”.

Assim, estando a população usuária dos trens insatisfeita, fica a pergunta do porque os quebra-quebras não crescerem e voltarem a ser constantes. A resposta está na notícia do dia 02 de fevereiro de 2004 - pag. 3 – “Vandalismo nos trens”, onde o jornal diante de um histórico de ações de “vandalismo” cobra medidas da CPTM que ultrapassem a simples tentativa de conscientização da população do entorno da linha férrea e seus usuários.

A CPTM peca por agir preventivamente apenas com programas e campanhas de conscientização. Educação é importante, mas, nesse caso, os bons resultados aparecerão quando houver uma repressão pronta e eficiente aos delitos. (Estado de São Paulo, 02 fev. 2004, pag. 3)

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

Deste modo, a ficção de Stanley Kubrick e seu computador assassino, “Hal”, se torna a realidade cotidiana de uma sociedade vigiada, transportada e dependente de “máquinas de adorável graça⁴³” onde os objetos são senhores e as pessoas subservem a estes. Adiciona-se a isto o papel que o consumo⁴⁴ exerce, estando próximo à função da substância *Soma*⁴⁵ do livro “Admirável Mundo Novo” de Aldous Huxley.

Pequenas Considerações, que quem nos dera fossem finais

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

Primeiramente, a questão do transporte de passageiros e os quebra-quebras nos trens da CPTM são entendidos nesta pesquisa enquanto parte da mobilidade do trabalho, na linha de entendimento de Gaudemar (1977), e não como um problema de mobilidade urbana, como a mídia e também alguns membros da academia⁴⁶ tratam a questão. O que ficou nas páginas acima registrado é uma crítica ao imperativo do trabalho e não uma apologia a este.

Segundo, pode-se, através dos conteúdos suscitados pelas notícias, adentrar sobre uma reflexão de como a produção do espaço se relaciona com a mobilidade do trabalho e, especificamente, dar destaque ao papel que a mesma exerce no tocante à

⁴³ Título de um documentário da BBC que aborda o surgimento da microeletrônica e sua influência sobre a organização social.

⁴⁴ Decorrente da financeirização e da própria superprodução como pode ser visto no decorrer dos textos sobre as décadas anteriores.

⁴⁵ Droga sintética elaborada pelo sistema político totalitário da novela futurista para dar a sensação de plenitude à população, sendo seu consumo parte da política de controle populacional estimulado já na formação escolar, mas cotidianamente sendo a propaganda institucional a sua reforçadora.

⁴⁶ Aqui estão os trabalhos das escolas de engenharia, em específico os estudiosos da engenharia de transportes, mas também de alguns geógrafos que compartilham de uma visão mais próxima ao pragmatismo funcional.

reprodução dos sujeitos na Região Metropolitana de São Paulo em sua reprodução crítica.

Terceiro, refletir sobre os atos de quebra-quebras foi mais do que chegar a conclusões. Perceber que os mesmos são a imbricação de elementos variados de um cotidiano fragmentário no momento de colapso da sociedade produtora de mercadorias. Por mais que em algumas passagens as elaborações tomem o sentido de afirmação sobre o que são estes eventos, na mais sincera verdade são aqui tomados como possíveis leituras, reconhecendo a insuficiência de quem escreve em encerrar qualquer entendimento. Assumimos, porém, que os mesmos são o ato de descontentamento de uma prática cotidiana que leva os sujeitos ao limite do suportável. Reconhece-se aqui a insuficiência da ação contra as coisas, mas nem por isso se desconsidera que a mesma é parte de uma possível reflexão acerca do domínio desta sobre a vida. Observa-se também que destruir a materialidade e atuar somente em sua esfera sem considerar as determinantes metafísicas da forma social jamais consistirá na superação de uma realidade que assume a forma de cabeça de medusa, onde se corta uma das serpentes e outras mais nascem da cabeça enfurecida.

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

Abstração Real

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

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

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

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

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

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

Acidentalmente pressuposta, lógica contraditória e realização crítica

Partir-se-á daquela que à primeira vista se mostra como trivial e fácil de compreender, sendo ao contrário complexa e cheia de “sutilezas metafísicas”(Marx,1983), a mercadoria.

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

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

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

homogêneo da média social – a expressão da magnitude do valor produzido pelo *trabalho abstrato* ou simplesmente *trabalho*.

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

Postone (1995, p. 167) afirma que o “valor é uma objetificação não do trabalho per si, mas, de uma função específica do trabalho”. Esta função específica do trabalho automediado é a de produzir riqueza na forma valor. Porém, ao mostrar-se sempre pelo seu duplo contraditório, no caso o valor de uso, ou como atividade produtiva no caso do trabalho concreto, “a dimensão histórico-social específica do trabalho, portanto, é também expressa e velada pela aparente transistórica dimensão material do trabalho” (Postone, 1995, p. 166).

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

Tendo em vista o fetichismo da mercadoria em que os processos sociais constituintes do valor são escondidos por sua apresentação objetivada, como diz Postone (1995), ou como sendo aparentemente inatas às mercadorias, como afirma Marx (1983), uma série de desdobramentos se manifesta fenomenicamente

escondendo as abstrações reais que os constituem. Em outras palavras, os sujeitos são sujeitados “a um sistema de dominação social que não parece social, mas objetivo” simplesmente (Postone, 1995, p.125).

A efetivação desta dominação abstrata e impessoal, exercida pelo tempo médio social, só se realiza através da forma mercadoria e seu caráter fetichista. Neste sentido, a expressão “eles fazem, mas não o sabem”, ressalta a efetivação da metafísica valor em sua fantasmagoria.

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

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

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

O resultado desta forma específica de relação social, em que o trabalho enquanto média é o mediador do próprio trabalho, é que os sujeitos passam a ser impelidos a produzir mercadorias num tempo médio mínimo necessário, tendo-as como riqueza em sua concretude. Portanto, ao ver-se como produtor individual, o trabalhador não pode perceber que está se relacionando e sendo determinado socialmente. O mesmo vale para os capitais individuais, nos quais os capitalistas, longe da leitura do marxismo vulgar que os enxerga como sujeitos dotados de consciência de classe e detentores de super-poderes, são também *personas* do capital e, assim sendo, respondem às suas determinantes tanto quanto, não podendo é claro deixar de particularizar as diferentes formas às quais são sujeitados à lógica da valorização com fim em si mesma. Deste modo, o sujeito sente sobre suas costas o peso desta dominação impessoal e indireta, tendo como única saída responder às determinantes do tempo médio social para repor sua existência. São, somos, sujeitos sujeitados.

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

Kurz (2004) destaca o caráter dinamizador que a concorrência empreende. Uma vez já dito que a magnitude do valor e o consequente mais-valor gerado no interior do processo produtivo, objetivo primeiro da produção no sistema capitalista, não se limita à unidade produtiva particular, mas sim à média social que é constituída posteriormente à produção no enfrentamento das mercadorias no mercado⁴⁷. O capital particular tem por imperativo produzir na média ou abaixo da média do tempo social para garantir uma taxa de mais-valia e de lucro através da realização da mercadoria.

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

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

Isto posto, por um lado tem-se o aumento da rotação do capital e por outro a diminuição do tempo médio social, que é o determinante da magnitude do valor produzido pelo mais-trabalho. Nesta contradição posta e repostada em níveis mais críticos pelo seu próprio movimento a partir do aumento da produtividade, o capital impossibilita gradativamente a realização de sua lógica de valorização do valor, uma

⁴⁷ Parece redundante dizer que as mercadorias se enfrentam no mercado, tal escolha e uso de tais categorias é para fugir por exemplo do termo “produto”. Por que fugir do produto? Por este dar ao leitor a possibilidade de o mesmo incorrer em, decorrente de uma leitura corrente no marxismo, apontar que o caráter abstrato do trabalho e da riqueza só se manifestam na circulação. Aqui, ao contrário, entende-se, que já com a intenção da troca em vista, o trabalho que produz, assim, mercadorias é de uma específica e determinada natureza, é trabalho produtor de riqueza abstrata (Postone, 1995). Se a mercadoria virá ou não se realizar no mercado, dando seu “salto mortal” (Marx, 1983) não muda a característica do trabalho que a produziu.

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

Marx coloca a questão nos seguintes termos:

O próprio capital é contradição em processo, [pelo fato] de que procura reduzir o tempo de trabalho a um mínimo, ao mesmo tempo que, por outro lado, põe o tempo de trabalho como única medida e fonte da riqueza. Por essa razão, ele diminui o tempo de trabalho na forma do trabalho necessário para aumentá-lo na forma de supérfluo; por isso, põe em medida crescente o trabalho supérfluo como condição – questão de vida e morte – do necessário. Por um lado, portanto, ele traz à vida todas as forças da ciência e da natureza, bem como da combinação social e do intercâmbio social, para tornar a criação da riqueza (relativamente) independente do tempo de trabalho nela empregado. Por outro lado, ele quer medir essas gigantescas forças sociais assim criadas pelo tempo de trabalho

e encerrá-las nos limites requeridos para conservar o valor já criado como valor. (Marx, 2011, pp. 588-589 [582]) ([] do tradutor)

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

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

Porém, ao considerar o lucro como devindo de si, e pondo o lucro como medida de sua valorização já pressuposta, o capital “abole outra vez a separação” entre trabalho excedente e trabalho necessário, e o “põe em identidade consigo, como capital, que, agora acrescido do lucro, recomeça o processo em dimensões maiores” (idem).

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

Por conseguinte, quanto menor se torna a porção trocada por trabalho vivo, tanto menor se torna a taxa de lucro. Portanto, na proporção mesma em que, no processo de produção, o capital enquanto capital ocupa um espaço proporcionalmente maior ao do trabalho imediato, ou seja, quanto mais cresce o valor excedente

relativo – a força criadora de valor do capital –, tanto mais *cai a taxa de lucro*. (Idem, 625 [621]) (grifos do autor)

Esta é para Marx “a lei mais importante da economia política moderna e a mais essencial para compreender as relações mais complicadas” (idem, p. 626 [622]). O autor afirma que a diminuição da taxa de lucro é sinônimo: 1) do enorme desenvolvimento de capacidades científicas derivado e pressuposto da força produtiva já produzida e da base material que ela forma para nova produção; 2) da diminuição da parte do capital já produzido que tem de ser trocado por trabalho imediato, requerido para a produção de um valor gigantesco que se expressa numa grande massa de produtos a preços baixos e, 3) da dimensão a que o capital abrange de modo geral, incluindo sua extensão que não é o capital fixo, como o intercâmbio extremamente desenvolvido da universalidade do mercado e da universalidade do trabalho simultâneo. Resumindo, a diminuição da taxa de lucro aponta para o fato de que: “todas as condições de riqueza [...] que o desenvolvimento das forças produtivas suscitado pelo próprio capital em seu desenvolvimento histórico, que alcançado em certo ponto, suprime, em lugar de pôr, a autovalorização do capital” (idem, 626-627 [622]).

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

Estas mudanças foram vistas pela História Econômica e por autores da Economia Política como sendo a passagem de um capitalismo concorrencial para um capitalismo monopolista ou imperialista e deste para um capitalismo flexível, sendo todos estes momentos da reprodução crítica do capital onde a concorrência continua sendo o elemento dinamizador do processo, executando a contradição imanente do capital.

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

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

O raciocínio acima exposto é o ponto de clivagem entre um momento de reprodução crítica, mas que se realiza a valorização do valor, para um momento em que a valorização passa a ser promessa de valorização e o capital para se reproduzir necessita recorrer ao subterfúgio do crédito, que fetichistamente coloca o dinheiro como portador de valor e não mais como representante de valor.

Tal momento foi denominado por Kurz como colapso da modernização (Kurz, 2004) e por Ernest Mandel como capitalismo tardio (Mandel, 1982). Onde a revolução microeletrônica, manifestada como automação e elevado grau de cientificização, tomou conta dos ramos produtivos enquanto os setores ligados à circulação, aqueles que não produzem valor, mas “renda de serviços” (Marx, 2011), passaram a ser os que mais ascendem ao lado da financeirização da economia (Kurz, 2002). Em outros termos, é o momento em que a mais-valia relativa supera absolutamente a mais-valia

absoluta que, mesmo sendo ampliada em casos isolados⁴⁸, não é capaz de produzir um mais valor para além do que já se comprometeu como promessa futura de valorização na forma de capital fixo.

Neste movimento de necessário endividamento das empresas e também do Estado para manter-se nos níveis de concorrência, estes recorrem ao mercado financeiro para obterem crédito, comprometendo assim um mais trabalho futuro que histórica e logicamente não se realizará nos termos de produção de mais valor, por mais que formalmente apareçam como aumento do assalariamento e como uma montanha monstruosa de produtos. Isto só é possível, como aponta Kurz (2002), pelo próprio funcionamento esquizóide do capital onde há a separação e autonomização da produção real de valor e seu representante – o dinheiro⁴⁹, sendo este totalmente destituído de qualquer lastro real com o próprio valor, passando a ser ele mesmo produto e meio da especulação.

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

⁴⁸ Trabalho escravo de bolivianos em oficinas de costura, de mineiros nas carvoarias do sertão, de africanos nas construções, por exemplo.

⁴⁹ Não perdendo o caráter fetichista da mercadoria, a questão do dinheiro – o mostrar-se como equivalente daquilo que ele não é – tem fundamento lógico, uma vez que ele não precisa se constituir no valor que ele representa, pois se trata de uma sociedade que produz coisas super poderosas onde a aparência é tomada como essência. (Marx, 1983)

mais elevado grau, ou como diria Debord (1997) o espetáculo, momento privilegiado do aparecer ser sobre o ter em que a mentira é a guardiã da realidade.

Diante disto, com a maior dependência dos capitais privados e do próprio Estado, que assume a figura de fiador infalível, as somas cada vez maiores de crédito, ou melhor, de capital fictício, passam a ser necessárias para manter, aparentemente, funcionando os empreendimentos, a economia nacional e mundial. Por essa razão, o centro determinante da economia deixa de ser dado pela busca e obtenção de lucro e produção real de valor, para que a taxa de juros do mercado monetário financeiro especulativo, substancialmente ficcional, assuma tal centralidade (Chesnais, 2005; Paulani, 2009). Isto ocorre por conta da própria dinâmica do capital, o sujeito do processo e não por astúcia dos agentes financeiros e “lobos de Wall Street”, uma vez que estes agem segundo as abstrações e mecanismos do mercado, o que por sua vez não os nega como sujeitos, mas os coloca como sujeitados.

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

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

Este processo de desvalorização resulta em um acirramento da mobilidade do trabalho, mobilidade esta que aparece como um alargamento das possibilidades e liberdade de escolhas dos sujeitos mobilizados. Contudo, o horizonte que se alarga logo se revela como armadilha dentro de um labirinto de circo de bizarrices como o que o pequeno Pinóquio na montagem de Walt Disney vai parar antes de ser engolido pela baleia. Nesta passagem do desenho, o sujeito coisificado se vê como prisioneiro

de um mundo que se manifesta como meio da realização dos desejos, mas tão logo nele se adentra assume-se a figura de um asno, animal símbolo do dispêndio de trabalho, que movimenta as engrenagens que colocam em funcionamento o circo com suas reluzentes luzes.

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

Esta pequena digressão segue as ideias de Jean Paul de Gaudemar (1977), autor que se apoiando em Marx e em Foucault, elabora os conceitos de mobilização do trabalho e mobilidade do trabalho. Ali mobilização refere-se ao processo de liberação dos sujeitos de quaisquer amarras, sejam elas a propriedade da terra, dos meios de produção e conseqüentemente de uma forma específica de sociabilidade. Uma vez libertados, tais sujeitos historicamente forjados através de ferro e fogo por meio de uma violência externa, sendo o Estado o principal agente de tais violações, são levados a uma forma específica de sociabilização pautada na troca de mercadorias por meio da abstração da equivalência. A partir de tal processo de mobilização, os sujeitos encontram-se diretamente dependentes da relação com o capital para sobreviver, ao passo que na sociedade produtora de mercadorias a única mercadoria que possuem é sua força de trabalho, que será vendida ao capital em troca de um equivalente na forma salário. Este levar-se ao mercado e necessariamente buscar a realização da força de trabalho que o trabalhador faz por conta própria sem uma violência externa agindo sobre si é a mobilidade do trabalho, momento em que a violência já fora introjetada (Gaudemar, 1977, 269-271), trata-se da entrega de “corpos dóceis” (Foucault, 2008) ao capital, um poder datado portanto.

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

Na livre concorrência, não são os indivíduos que são liberados, mas o capital. Enquanto a produção baseada no capital constituir a forma necessária e, em consequência, a mais apropriada para o desenvolvimento da força produtiva da sociedade, o movimento dos indivíduos dentro das puras condições do capital aparece como sua liberdade; liberdade que, então, também é dogmaticamente garantida enquanto tal pela contínua reflexão sobre as barreiras derrubadas pela livre concorrência (Marx, 2011, p. 545 [534]).

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

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

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

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

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

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

A imposição da “natureza” moderna que a terra assume está ligada ao momento da “Assim chamada acumulação primitiva” (Marx, 1983), em que a propriedade privada sublevava-se sobre formas distintas de apropriação e uso. Assim sendo, seu proprietário, pelo direito inquestionável da propriedade socialmente constituído tem a garantia e o direito, garantido pelas forças jurídicas e físicas do Estado, de pelo uso de

suas terras cobrar uma renda a fim de se reproduzir. Esta troca realizada em que a renda é a forma de remuneração do proprietário fundiário revela que a terra é uma mercadoria. As diferentes formas de uso desta mercadoria determinam se esta será realizada enquanto “capital”, reprodução ampliada, ou meio de reprodução simples. Isto não se coloca apenas às atividades agrícolas, mas também à própria industrialização e ao processo de urbanização.

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

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

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

Renda de monopólio, porém, se refere especificamente à capacidade dos proprietários de terra de extraírem pagamento pela terra quando a demanda por ela é estruturada por escassez produzida monopolisticamente, como no caso da competição por localizações

específicas ou por pedaços específicos da terra na cidade. A renda de monopólio, portanto, é a mais útil para a análise urbana, pois expressa a origem social do valor de localização. (Gottdiener, 2010,177)

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

Como dito anteriormente a terra no processo de urbanização possui múltiplos valores de uso, dentre os quais a mesma é empregada como meio de produção àqueles que nela vão buscar o sítio para seus negócios em que a busca por melhores situações aos fins que nela serão desenvolvidos é determinante. Outro papel que a terra assume é o papel de “força produtiva” no caso dos agentes imobiliários, cujo fim de suas atividades é o de diretamente com os negócios de terra no espaço urbano obterem sua remuneração na forma de lucro. A obtenção do lucro do setor imobiliário se aproximando da forma de obtenção do lucro comercial em que sua grandeza é determinada na relação entre comprar terrenos e imóveis por preços baixos e vendê-los por preços altos, mecanismo de precificação regulado por ações especulativas das próprias empresas do ramo imobiliário, descolada de qualquer relação com dispêndio necessário de trabalho para sua produção, valor, por mais que sejam comuns as referências à valorização e desvalorização imobiliária.

Neste mecanismo de precificação há uma especulação sobre os equipamentos urbanos que estão próximos aos empreendimentos, assim, como é o caso a ser estudado, a presença de serviços de transporte, por exemplo, acaba sendo meio de se obterem maiores “lucros”. De antemão, já se destaca o problema de tal mecanismo, se pensado do ponto de vista da limitação a tais serviços que resultam do mecanismo especulativo no espaço urbano. Para o setor da construção civil e a indústria da construção a ele ligado, a terra é utilizada também como “força produtiva”, onde esta é meio e fim do processo produtivo. Sua remuneração determinada pela relação entre os gastos na compra dos terrenos, na construção propriamente dita dos imóveis e o preço que obtém na venda, este preço sendo também decorrente da ação imobiliária,

onde os superlucros desejados pelas construtoras são reflexo do deslocamento da produção de valor de seu representante preço. Tais mecanismos de precificação contribuem para que o acesso ao solo urbano e aos bens imobiliários sejam encarecidos em específico nas áreas que possuem infraestruturas de equipamentos urbanos, o que repõe outra vez mais a situação dos que possuem e dos despossuídos, mesmo que por decorrência da necessidade de realização da superprodução imobiliária haja facilitadores ao acesso imobiliário como as variadas formas de financiamento.

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

Analisando cuidadosamente os termos que Gottdiener aponta no pequeno trecho reproduzido acima, o mesmo, desconsiderando o caráter ficcional que a economia assume no capitalismo tardio, deixa fora de suas considerações que este dinheiro enquanto capital é um capital fictício em busca de reproduzir-se ampliadamente, no qual a especulação e a construção imobiliárias são momentos constrangedores pelos quais tem de passar a fim de simular seu crescimento. Simulação doentia que nos anos de 2008, por exemplo, nos EUA levou ao estouro a bolha imobiliária americana e estremece os mercados mundiais revelando ser este episódio maior que uma crise local e meramente setorial. No caso brasileiro, onde apenas a “marola” foi até recentemente sentida, por naquele momento estar sendo justamente a construção civil atrelada de outro modo à questão fundiária, e a especulação imobiliária a barreira que impediria que do mercado nacional os capitais se retirassem (programas de reestruturação infraestrutural com construção de

hidroelétricas, rodovias etc., e de moradia como o Minha Casa Minha Vida foi estrategicamente pelo Estado, o grande administrador de crises, reforçado. Vale lembrar que no mesmo ano (2008) no Brasil foram abertos na BMF&BOVESPA os capitais do setor imobiliário⁵⁰.

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

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

A segunda notícia que está neste campo de questões é a da criação de jaulas para mendigos instalada em uma outra cidade chinesa (Rede 21, 2013), lembrando em certa medida o cenário narrado por Marx no capítulo “A assim chamada acumulação

⁵⁰ Para mais detalhes ver o site: <http://www.bmfbovespa.com.br/indices/ResumoTaxaMediaCrescimento.aspx?Indice=IMOB&idoma=pt-br>.

primitiva” já citado neste texto. E novamente a pergunta: acumulação primitiva ou agudizar da crise imanente no já colapso da modernização?

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

O Estado, instituição necessária ao capital, aproveitando os exemplos da China, mas também do Brasil, é parte fundamental da produção espacial. Como o assegurado do direito da propriedade privada, como indutor de investimentos via elevação e diminuição de taxas (juros, impostos etc.) nas atividades imobiliárias, diretamente como executor de obras infraestruturais e atualmente o papel mais importante, o financiador direto e indireto do setor.

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

Esta tríade, capital, trabalho e terra, analisada no nível da produção do espaço remete a uma segunda tríade, espaço concebido, espaço percebido e espaço vivido, níveis estes que contribuem para com a descida da reflexão lógico-filosófica da reprodução colapsada do capital à totalidade concreta da mesma, movimento que potencializa, ao menos é o que se acredita aqui, a crítica à sociedade produtora de mercadorias, pois aponta para algo além da incongruência lógica do capital, mas para sua negação constante das condições de reprodução das pessoas que sob seu prisma

são cada vez mais desnecessárias e portanto descartáveis. No movimento contrário ao da vala comum que a sociedade como um todo se direciona assiste-se à luta cotidiana dos sujeitos, dia a dia mais desesperados, para em seu interior não serem soterrados.

Considerações comprometidas

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

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

Simultaneidade negativa, comparações nem tão descabidas diante da desmedida do capital: luddismo e quebra-quebras

Divagações fundamentalmente introdutórias

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

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

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

Alfredo (2010), em seu artigo intitulado “Negatividade e a crítica à crítica crítica: sobre espaço, tempo e modernização”, tomou como objetivo central apontar dentro do corpo teórico crítico da disciplina geográfica suas insuficiências diante uma não superação da abordagem espacial e temporal, consecutivamente, materialista e histórica em termos físicos e lineares (Idem, pp. 381-382).

Isto, segundo Alfredo (2010), ocorrendo por prematuramente os teóricos geógrafos críticos terem encerrado a reflexão sobre o próprio pensamento dialético ocidental, sobretudo dos séculos XVIII e XIX, referindo-se a Kant, Hegel e Marx. Esta interrupção do diálogo lógico que tais autores elaboraram em suas críticas uns aos outros, e tendo no suposto materialismo histórico formulado por Marx a obra final, o ápice da crítica, foi tornada assim como uma espécie de guia ou manual prático. Tal postura foi comum ao marxismo do movimento operário, sendo ele mesmo muito

mais autor e veiculador de tal concepção do que o próprio Marx, por mais que este em algumas obras chamadas da “juventude” e em trechos das obras “maduras” dê bases para tais construções (Postone, 2005). Justamente este marxismo dito por alguns como vulgar, quando na verdade muito moralizado, marcou profundamente a produção geográfica.

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

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

Esta apreensão fetichista da lógica intemporal do Capital, uma vez que anunciada como avanço e progresso, história, materialmente sensíveis, obscurecendo que sua reposição é sempre sua destituição em termos lógicos conceituais, é aqui entendidas como abstração real e não nominal. Realidade fantasmagórica que impele os sujeitos a acompanharem o “bonde da história”, seja para não ser atropelados por

este, ou por estarem acorrentados e sendo puxados, ou ainda sentados contemplando a paisagem que passa.

Assim sendo, o passo adiante, por mais que em direção a camadas mais finas de gelo em meio ao lago congelado, é tido como o caminho a se seguir. A isto, Kurz (2004) denominou de “modernização retardatária”, uma vez que acompanhar e, antes mesmo, buscar alcançar os níveis de produtividade das economias centrais do capitalismo, coloca-se e impõe-se no horizonte como possibilidade aos capitais particulares e estatais, desta maneira trazendo consequências a toda sociedade, sejam os que personificam o capital ou o trabalho e a propriedade da terra. A tendência deste rearranjo compulsório que a concorrência imprime aponta para uma produção de mercadorias em termos substanciais – produção de valor –, sem substância.

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

dominador. A esta não-coincidência formal do desdobramento do capital nos diferentes países Kurz denominou de “simultaneidade negativa”.

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

Fazendo uso da regressão: o luddismo⁵¹ segundo Thompson complementado por Engels

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

Se na pátria mãe do ideal iluminista as ideias e tampouco as práticas poderiam seguir os preceitos de igualdade, liberdade e fraternidade com a ascensão do Império Napoleônico, na Grã Bretanha estes preceitos orientavam os contestadores da monarquia. Esta última, por sua vez, não abria mão de todo de certo iluminismo, mas apoiava-se com firmeza nos preceitos liberais de Adam Smith, que já formulava um humano universal, o agente nas trocas produtor de riquezas. Este senhor, assumindo o

⁵¹ As bases para escrever sobre o luddismo neste texto foram basicamente tiradas da obra de Thompson (1989) “A formação da classe operária inglesa”. A justificativa para centrar-se em tal obra se deu por não ser objetivo tomar o luddismo como objeto de estudo central, mas, sim de ter bases sobre o que foi este processo no contexto em que ocorreu, algo que se acredita que Thompson (1989) fez muito bem para o que aqui se pretende, e tencioná-las com os quebra-quebras na metrópole de São Paulo. Desta maneira, a prática de esgotar o tema em inúmeras bibliografias e daí chegar a conclusões etc. não será feita.

posto de orientador espiritual dos “cavaleiros da tábua tautológica” em busca do dourado do Santo Graal. Assim, o Estado se mostrava como a mediação necessária a assegurar não o interesse de uma classe em específico, como poderão discordar alguns lutadores de classe, mas sim o seu próprio pescoço enquanto *persona* do Capital, promotores da política, sujeitos automáticos, tentando domar o dragão econômico de múltiplas cabeças, que destronava Deus e se colocava como único ente a ser venerado.

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

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

Entre esses três grupos, os aparadores ou cortadores, eram trabalhadores qualificados e privilegiados, aristocracia dos trabalhadores em lã, ao passo que os tecelões e malharistas de bastidor eram trabalhadores por encomenda, com longas tradições artesanais, passando por uma deterioração no seu *status*. Os aparadores são os que mais se aproximam da imagem popular dos luddistas. Estavam em conflito direto contra as máquinas que, “tanto eles como seus patrões sabiam perfeitamente bem que iriam substituí-los” (Thompson, 1989, p. 89), mas a rápida e constante revolução no processo produtivo baseado na criação e emprego de maquinários colocava todos os até então artesãos em estado crítico (Engels, 1986, pp.14-17).

Os aparadores recebiam conforme o valor de suas peças, por volta de 5% do valor final da peça, “encontravam-se numa posição de negociação excepcionalmente

forte”. Compunham uma parcela dos trabalhadores altamente especializados, com uma remuneração superior aos demais trabalhadores no ramo, e sua posição estratégica para o processo de acabamento dos tecidos, os davam certo comportamento “independente e insubordinado”, muitas vezes não se considerando empregados (Thompson, 1989, 90). Contudo, o emprego da maquinaria no acabamento convertê-los-ia, do dia para noite, em desnecessários e subjulgados: “rapidamente sentiram esta tendência” (Idem, p. 91). Esta transformação que é constituinte da Revolução Industrial tem para Engels (1986,11) um principal produto - “o proletário”.

Levados à prática, como sustenta Thompson (ibidem, 92), mais pelo desespero do que por disputa de forças, estes artesãos iniciaram um confronto contra aquela que se mostrava como a mais concreta inimiga - a máquina. No entanto, as ações dos quebradores de máquinas no fim do século XVIII e início do XIX recorriam à instrumentos legais. Uma lei de Eduardo VI, que proibía o uso de maquinário, desta forma os aparadores se sustentavam neste instrumento para legitimar seus atos (Ibidem, 94).

Um agravante da situação dos tecelões foi o da sua dispensa nos serviços da guerra⁵², pois, ao retornarem e buscarem se ocupar dos ofícios aos quais eram membros, viam seus postos “tomados” por máquinas, sendo estas e seus empregadores promovidos a inimigos (Ibidem, 93).

⁵² Como adiantado mais acima, a Inglaterra neste período se encontrava em uma sucessão de guerras – as Guerras Napoleônicas –, deste modo, para defender seus interesses “territoriais” mobilizava montantes de capitais crescentes, espoliando seus súditos para financiar os também mobilizados (recrutados) exércitos. Kurz (2002) no texto “O estouro da modernidade com tostões e canhões” faz uma interessante discussão sobre o papel que as guerras tiveram para constituir elementos basilares do moderno sistema produtor de mercadorias. Dentre estes, o incrível avanço das forças “destrutivas da guerra”, a forma salário (os soldos), o amalgamar da posição do Estado como necessário à proteção dos interesses da Nação, dentre outras questões que não cabe neste momento se aprofundar, mas como argumento central fica a ideia – Guerra e formação do Capital – estão juntos.

O processo de modernização inglês não se dava apenas no âmbito do desenvolver técnico, mas, também na esfera jurídica⁵³, se ajustando às necessidades da modernização. É nesta chave que se entende o surgimento da Lei de Associação, que acabaria, depois de sua instauração, por solapar o movimento de resistência à substituição do trabalho por máquinas, uma vez que declarava crime toda e qualquer reunião de trabalhadores de ofício e sindicatos⁵⁴ (Thompson, 1989, p. 95).

Uma vez colocado em movimento o rolo compressor, na forma do emprego de maquinário na produção de artigos até então feitos nos moldes das corporações de ofício e, blindado pelos instrumentos legais criados que respaldavam e asseguravam os mesmos, é importante se notar que está havendo no momento, não apenas um processo de aprimoramento das forças produtivas⁵⁵, por mais que tecnicamente simples, mas também, que em seu emprego na produção resultava em uma reconfiguração e, talvez, constituição da composição orgânica do capital. Onde, o aumento dos investimentos em capital fixo levava a um rebaixamento no capital variável. Isto se dava em termos absolutos e de forma relativa se considerada a perda de autonomia nas formas de trabalho, uma vez que, simplificando um trabalho complexo, a estrutura hierárquica dos mestres tecelões era posta sob questão de sua pertinência e, portanto, permanência.

As reivindicações dos mestres artesões e, dos próprios artesões, não se limitavam apenas ao não emprego de máquinas, mas se expandia, para a manutenção dos períodos de aprendizagem, o que retardava a entrada maciça de “trabalhadores” no que passou a ser o mercado de trabalho, algo que, hipoteticamente mantido, seria um freio na formação do exército industrial reserva, composto por “trabalhadores” do próprio setor tecelão que se somaram aos espoliados do campo. Os fatos foram outros

⁵³ Marx (1983) no capítulo XIV d'O Capital (“A Assim Chamada Acumulação Primitiva”) faz um importante resgate dos instrumentos que permitiram a constituição das formas “cristalinas” elementares do Capital, e dentre estes o instrumento jurídico atrelado à violência extraeconômica marcam o processo.

⁵⁴ A Lei de Associação só foi alterada depois de 1830, colocando neste intervalo toda organização dos trabalhadores no âmbito da ilegalidade (Ibidem,95).

⁵⁵ Para escola Miltoniana esta questão se acabaria em chamar a atenção para a passagem de um período natural para um período técnico. Leitura claramente reduzida e apologética.

e, em decorrência da simplificação do trabalho, perdia-se também a sustentação dos trabalhadores complexos enquanto tal, as máquinas tornavam todos simples trabalhadores. Por isso, Thompson frisar que “a carda mecânica era apenas um elemento dentro de uma reviravolta generalizada [...]” (1989, p. 96).

Uma vez produzindo para a troca e sendo seus produtos, portanto mercadorias, a crítica destinada à dissolução de um modo de vida pode ser interpretada como reduzida, pois integrante e fundamental no processo de modernização, as relações de trabalho acompanham o desdobramento do sistema produtor de mercadorias de forma simultânea, por mais que fenomenicamente apareça como carregada de resíduos, que, como tem mostrado Thompson, vão sendo atacados para abrir caminho às novas composições do capital. Outro ponto importante é o de que mesmo não sendo no momento realizada uma subsunção real ao capital, mas sim uma subsunção formal, o proprietário dos meios de produção ou os artesãos organizados em suas oficinas, já não mais podiam “controlar” os frutos de seu trabalho, sendo estes crescentemente atribuídos à reprodução não mais individual, mas sim do sistema totalizante que está se desenvolvendo naquele momento.

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

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

O luddismo, como demonstra Thompson, foi maior do que um simples levante contra as máquinas, estas, como já escrito acima, eram uma parte das transformações em andamento. Uma das questões centrais ao luddismo era a da luta por manter a “dignidade” e existência das artes de ofício, âmbito este em que o artesão se constituía socialmente como membro desta ou daquela corporação, ferreiro, sapateiro etc. e, dentro desta, os sujeitos se encontravam na posição de especialistas na tarefa que realizavam, sejam aparadores, tingidores e assim por diante. A direção que o movimento tomava era a de desprestigiar estas especialidades, ao passo que trabalhadores sem alguma preparação, ou nos termos corretos, independentemente de terem sido aprendizes e possuírem na família uma herança na arte, passavam a substituir os sujeitos que se constituíram a partir da arte que executavam.

A arte agora era transformada em mero trabalho. Trabalho que, por sua vez, seguia rumo à abstração de dons particulares. Os múltiplos trabalhos passam a se igualar também no processo produtivo, a abstração da troca de mercadorias se objetifica no momento de produção. É contra tal abstração que os luddistas tentaram opor-se.

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

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

É nítido que, além dos fatores ligados ao rebaixamento salarial, estavam sentindo que o uso de novos processos produtivos não mais artesanais questionavam a pertinência da continuação e o orgulho de seu ofício. Porém, sendo as mercadorias produzidas para a troca, em um momento de alargamento e formação de mercados consumidores estimulado/possibilitado pelo rearranjo produtivo, o valor de uso também tem uma queda tendencial (DEBORD, 1997), e junto com ele os trabalhos concretos que o produziram.

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

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

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

As ações luddistas mostraram-se como ameaça real ao livre desenvolvimento de riqueza⁵⁶, por isso, acompanhando de perto a atender as exigências da valorização,

⁵⁶ No contexto político e teórico Adam Smith era ovacionado como o astuto do funcionamento da economia e da sociedade organizada a partir do livre mercado, tais concepções iam contra

mais uma vez, os ajustes jurídicos não tardaram em tornar a destruição dos maquinários um crime capital, é desta maneira que Thompson explica que “a fase principal do luddismo encerrou-se” (ibidem, 104).

O luddismo não pode ser entendido como um simples e cego motim dos trabalhadores em busca de pão, tampouco sua organização ser considerada como a de um sindicalismo primitivo. Deve-se ver o aparecimento do luddismo em seu ponto crítico na anulação da legislação paternalista e na imposição da economia política do *laissez-faire* sobre os trabalhadores, contra sua vontade e consciência. É o último capítulo de uma história que se inicia nos séculos 14 e 15, contada em sua maior parte por Tawney, em *Religião e o Surgimento do Capitalismo*. É bastante certo que boa parte dessa legislação paternalista fora, nas suas origens, não só restritiva, mas também, para os trabalhadores, punitiva. Contudo, existia nela a vaga imagem de um estado corporativo benévolo, onde havia medidas legislativas e morais contra o fabricante inescrupuloso ou patrão injusto e onde os oficiais formavam um ‘estamento’ reconhecido, ainda que o inferior, do reino. Em último caso, seria possível recorrer, pelo menos em princípio, ao juiz de paz para a arbitragem ou proteção, e mesmo que a prática tivesse ensinado os trabalhadores a esperar uma resposta sombria, ainda era por esse princípio que se julgavam os magistrados. A função da indústria era fornecer um meio de subsistência aos empregados nela, e as práticas ou invenções manifestamente prejudiciais ao bem d’Ofício’ eram condenáveis. O oficial tinha orgulho de seu ofício, não só porque aumentava seu valor no mercado de trabalho, mas também porque era um artífice especializado. (Thompson, 1989, 114)

Esta passagem é reveladora ao passo que Thompson, após ter exposto todos os desdobramentos da instituição legal de repressão contra a organização dos ofícios, acaba por ligá-las ao processo de modernização em marcha sobre o que restava de uma organização social não completamente dissolvida, mas que sentia a pressão por desmantelar-se e se enquadrar nos moldes do novo estágio, ou, quem sabe, do propriamente dito capitalismo. É revelador o imbricamento da forma jurídica com a forma econômica, afirmação esta que já se faz de forma repetitiva neste texto, mas que continuará sendo feita uma vez que é recorrente se fazer uma análise destas esferas de forma à autonomizá-las.

qualquer forma de regulamentação salarial e proteção classista através de decretos e leis, o livre e espontâneo funcionamento do mercado regularia e harmonizaria os interesses das partes, lembrando-se que é este pensador o que reúne e defende o acirramento da divisão social do trabalho (Thompson, 1989, pp. 105-106).

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

Não sendo pertinente fazer uso neutro das reflexões de Thompson acredita-se que alguns apontamentos devam ser registrados. Na obra em questão, como consequente leitura classista, a abordagem de Thompson não interpreta os capitalistas como os que assumiam a persona do capital. Ficando, portanto, a pergunta: os capitais individuais poderiam frear o movimento tautológico da valorização do qual o Estado, e não somente os proprietários individuais, tornava-se dependentes e promotores, uma vez que o imperativo da concorrência passava a atuar sob todos?

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

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

Os luddistas são colocados na posição, e isto está muito presente na obra de Thompson (1983), de quase sujeitos históricos promotores da revolução, carentes de uma consciência clara sobre o que lhes subjugava e um reconhecimento ampliado de seus pares proletários, no caso de Engels (1986). Lembrando apenas que, mesmo

inserido no contexto em que está analisando, Engels conseguiu apresentar uma reflexão um tanto mais dialética, revelando relações contraditórias muito mais do que de mão única. Além do mais, levando em consideração a realidade concreta na qual os operários ingleses estavam se reproduzindo, Engels (1986) compreende o porquê da dificuldade destes sujeitos em desenvolver elaborações teóricas sobre sua existência e caminhos abstratos para solucioná-lo, uma vez que literalmente estavam a morrer de fome.

Ao contrário disto, o que pode explicitamente ser visto na passagem a seguir em que Thompson está advogando que o luddismo não foi apenas a ação de quebrar e sabotar máquinas, ele cobra daqueles sujeitos o que lhes era impossível:

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

Outro ponto importante de se deixar explícito antes de passar à aproximação de fato entre quebra-quebras e o luddismo, é que a da forma como Thompson aborda a atividade produtiva dos artesão, chamando-a diretamente de trabalho, e seus executores de trabalhadores, é por parte de quem aqui redige vista também de forma problemática. Isto, por apontar para uma ontologia do trabalho. Mas, o que está muito bem ilustrado neste trecho da obra de Thompson é que o trabalho, nesta forma abstrata e generalizada, até então não existia, e passava a ser constituído na base de ferro e fogo, sendo que aqueles que fossem pegos lutando contra, perdiam literalmente suas cabeças. Contudo, acredita-se que Thompson permaneceu na mesma chave de compreensão e reivindicação que os luddistas – na defesa do valor de

uso – deixando escapar que contida na lógica da valorização as mercadorias se carregavam de naturezas físicas metafísicas, e que, mesmo feitos de forma “artesanal”, uma outra forma de mediação social se colocava entre seu executor e sua, não mais assim chamada, obra, mas sim, trabalho concreto, prenhe da moderna abstração da valorização do valor – a mercadoria. O caminho que Engels (1986) traça para apontar esta passagem do artesão para o trabalhador moderno é a de não utilizar o termo trabalhador ao se referir aos primeiros e aos segundos classificá-los como proletários.

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

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

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

Outro ponto, carregado de sentidos metafísicos, é o de que, por estarem na condição de clandestinidade, os luddistas não podiam assumir suas próprias identidades. Todos assumiam a pessoa de Ned Ludd. Assim sendo, surge a dúvida: Ludd não teria sido a face positivada da posição de *força de trabalho em geral* que estavam se tornando, máscara que negavam e realizavam?

Progressão sobre os trilhos: por fim a famigerada aproximação

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

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

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

Dando sequência ao projeto de desenvolvimento nacional iniciado, pode-se dizer, com Vargas em 1930, acelerado por Juscelino Kubitschek na década de 1950, o governo militar instalado através do golpe em 1964, buscava reforçar o ideal da superação do atraso através do desenvolvimento industrial, neste momento não mais o de base, como fora o de Vargas, mas sim, através do estreitamento da e aumentando a dependência com o setor automobilístico (Scarlatto, 1981) e os demais ramos a este ligados, como a produção de combustíveis (álcool) como alternativa à gasolina e demais commodities agrícolas e minerais (Pita, 2011; Boechat, 2014).

Contraditoriamente, mas não causando espanto, uma vez que se trata da tautologia do capital e suas contradições imanentes, o desenvolvimento nacional se baseava e dependia dos capitais internacionais, seja na instalação direta das grandes indústrias multinacionais no país ou através de empréstimos cedidos pelos BM, FMI e também por bancos particulares estrangeiros. Mesmo as indústrias nacionais “indiretamente” dependiam do capital internacional, uma vez que a capacidade do Estado brasileiro em ceder empréstimos derivava deste conseguir adquirir

empréstimos nas citadas agências financiadoras, aumentando, assim, a dívida pública nacional. Tal estrutura se mantém até o momento, por mais que as tonalidades dos governos já passaram do verde e amarelo dos militares, do azul e amarelo dos peessedebistas e hoje em tons avermelhados do Partido dos Trabalhadores, sendo esta prática uma necessidade do Estado, não estando no nível da escolha. Pois, manter a balança e o crescimento do PIB positivos, nunca foi posto em questão por nenhuma destas gestões e partidos políticos.

Este é o plano visto pelo alto, descendo um pouco mais, pode-se dizer que o desdobrar dos Planos de Metas e os PND's acabaram por reforçar a indústria como principal via de valorização, reforçando desta maneira, como aponta Oliveira (1993), a aparente dicotomia entre as regiões ligadas à indústria e as que não o estavam. Neste sentido, São Paulo, mais do que as demais localidades, tornava-se o centro de atração de capitais e de consequente mobilidade⁵⁷ de trabalhadores (Gaudemar, 1977).

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

⁵⁷ Mobilidade pressupõe mobilização segundo Gaudemar, sendo a primeira apenas possível a partir do momento em que os sujeitos tenham se tornado livres a mobilizar-se. Esta liberdade, porém, interpretada aqui em sentido negativo, uma vez que se trata da liberação dos laços com a posse das terras e meios de produção. Libertação forçada que impele tais sujeitos mobilizados a buscarem saídas à se reproduzir, restando a escolha unívoca de vender a força de trabalho que possuem a fim de reproduzir nesta forma social mediada pela mercadoria através da venda da mercadoria força de trabalho (Gaudemar, 1977). Mobilização segundo Gaudemar implica em expropriação dos sujeitos de toda e qualquer forma de manterem-se fixados em determinadas regiões, no caso brasileiro através da pressão sobre as terras agrícolas onde uma vasta população sobrevivia através da produção de pequenos excedentes através da exploração da mão de obra familiar, em terras, geralmente, obtidas por meio de posse e favores em tempos das oligarquias, pressão também que se deu de forma extraeconômica por via da imposição midiática de um modo de ser urbano alardeado como a mais avançada forma de sociabilidade.

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

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

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

No que isto decorre? Que os empreendimentos que são realizados a partir da década de 1970 são pautados pelos patamares produtivos possibilitados pelo crescente uso da microeletrônica e automação, a denominada “Terceira Revolução Industrial”, início do momento denominado como “Capitalismo Tardio” (Mandel,

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

Isto é a forma de se apresentar do agudizar da crise imanente do capital em que a valorização do valor não mais se realiza, senão, através dos dispositivos de ficcionalização do processo, em que passa a ser imperativo, tanto para as empresas particulares, como para o Estado e também aos sujeitos adquirirem novas dívidas para rolar dívidas antigas⁵⁸.

Este processo na vida das pessoas se manifesta de diversas formas, seja através do acirramento do desemprego, seja no consequente aumento pela disputa por postos de trabalho e permanência nestes. Seja ainda na retirada por parte do Estado, de forma relativa, uma vez que a repressão policial sempre está presente, em serviços básicos que até então se encontravam sob sua responsabilidade, através das concessões, privatizações, terceirizações etc. Tem-se a contradição, dando atualmente à reprodução fictícia do capital colapsado contornos de uma abundância de consumo em paralelo com um crescimento da precarização na reprodução dos sujeitos, como, por exemplo, o tão comentado dado de que há mais pessoas com TV LCD e automóveis do que com água e esgoto em suas casas (IBGE apud BOL, 2013), e a sensível explosão da violência.

⁵⁸ Para melhor compreensão deste mecanismo ver o item chamado “Abstração Real” em que as ideias referentes à reprodução fictícia do capital organizadas por Kurz são melhor desenvolvidas.

E os quebra-quebras onde se encaixam nisso tudo⁵⁹? Com a intensificação da mobilização assistida nas décadas de 1960 e 1970, e sendo São Paulo um dos principais destinos destes sujeitos mobilizados, que se dirigiram principalmente para as áreas periféricas da cidade e municípios vizinhos que compõem a RMSP⁶⁰, mas com a permanência do maior número de empregos, decrescentes e precários, na região central, diariamente milhões de pessoas passavam a ter que se deslocar de casa para o trabalho⁶¹. Sendo, contudo, responsabilidade destes próprios sujeitos mobilizados se realizarem enquanto força de trabalho. Assim, os mesmos fazem uso dos meios que lhe estão à disposição, seja por inexistência de outras formas ou por impossibilidade de acesso financeiro para cumprir tal imposição da forma social, que é a de mediar-se através da mercadoria. É, neste contexto, que os trens metropolitanos, outrora denominados de trens de subúrbio, destacam-se como transporte de passageiros na RMSP.

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

⁵⁹ Sobre os quebra-quebras igualmente ao luddismo pouco material foi elaborado, no caso dos quebra-quebras a maior parte do que foi encontrado até este momento da pesquisa são reportagens de jornal e um apanhado de textos que indiretamente falam destes eventos como um dentre os novos movimentos urbanos. Por isto as afirmações aqui feitas se baseiam em certa medida neste material, mas principalmente nas entrevistas realizadas com os usuários dos trens.

⁶⁰ Elementos que apontam para um também processo crítico de urbanização como permite pensar Amélia Damiani (2004).

⁶¹ Ver dados de origem e destino oferecidos pelo Metrô e pela CPTM nos sites a seguir: <http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-2007.aspx>

lhes poupava de qualquer contato “desagradável” com a realidade do processo que lhes enriquecia.

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

[...] onde ainda havia uma parcela de terra livre construiu-se uma casa; onde ainda havia uma saída supérflua ergueu-se um muro; o valor fundiário aumentou com o desenvolvimento industrial e quanto mais se elevava, mais freneticamente se construía, sem a menor preocupação com o conforto e higiene dos habitantes, com a única preocupação de obter o maior lucro possível e de acordo com o princípio: *por pior que seja um casebre, há sempre um pobre que não pode pagar um melhor* (friso do autor) (Engels, 1986, p. 66).

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

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

Estas novas plantas industriais e os trabalhadores que neles seriam empregues foram instalados nas áreas possíveis internamente à cidade e extrapolando-a, o que resulta dizer que foram para além dos bairros que compunham a contiguidade central e a franja industrial anteriormente instalada, preenchendo os terrenos entre tal centralidade e os bairros afastados (Seabra, 2004, 273). Lembrando que estes últimos, por terem permanecido em um afastamento relativo ao centro histórico, compunham o papel de centro, o que explica ainda hoje alguns dos antigos moradores de bairros se referirem ao centro propriamente dito com a expressão: “lá na cidade”.

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

Ligada à industrialização, a urbanização foi se realizando, e além da produção de riqueza na atividade industrial, a especulação imobiliária passaria a compor uma dentre as várias maneiras de o capital empreender sua reprodução. Como nas cidades inglesas do início da industrialização, o jogo entre necessidade de habitar e capacidade de pagar foi posto em andamento, contando inclusive com especuladores ingleses já experimentados, no caso da Cia. City, que por meio de falcatruas e conchavos, garantiria para si a propriedade de áreas enormes na cidade, sendo que, em algumas destas, onde se construíram os bairros “jardim” e em seus terrenos nas margens das avenidas marginais, estão sendo negociados ainda hoje (Seabra, 2004). O urbano como destaca Lefebvre (1974) é parte integrante do processo produtivo, compondo o conjunto das relações de produção e reprodução simultaneamente.

Os resquícios de chácaras, fazendas e qualquer tipo de uso suburbano deram lugar a loteamentos regulares e irregulares. A demanda por moradia crescia a galope e o mercado de terras aplicava a lei da oferta e demanda aparentemente, pois, as grandes empresas imobiliárias, passaram a construir bancos de terra, o que permite influenciar o preceito liberal de equilíbrio e regulação automática de preços, cobrando, assim, preços e aluguéis caros àqueles que podiam pagar para estar em lugares de situação privilegiada, próximo às vias de circulação, dos postos de trabalho e equipamentos urbanos, e aos que não podiam e não podem pagar, as periferias reluziam como único destino. Tal realidade não é deveras limitada a se configurar a periferia como lugar dos pobres e as regiões centrais das camadas abastadas, pois também no interior da cidade há enclaves de pobreza na forma das favelas e cortiços, alvos das operações urbanas que, muitas vezes, travestem-se com o nome de urbanização de favelas e áreas degradadas. O contrário também sendo verdadeiro, muitos condomínios de alto padrão se instalam nas margens de rodovias, em áreas periféricas, destinados à população endinheirada em busca de cumprir a realização do sonho americano de classe média, ser um cidadão que goza do estilo de vida suburbano aos moldes dos filmes hollywoodianos e propagandas de margarina, com gramas no quintal da frente sem muros e portão, ruas tranquilas e arborizadas, árvores que escondem em muitas vezes os muros altos, as cercas elétricas monitoradas por câmeras e as torres de observação dos vigias terceirizados, muitas vezes moradores dos bairros contíguos a tais empreendimentos, onde a “graça de Deus” não se manifestou com tamanha “providência”.

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

Ressalta-se, porém, que na passagem da década de 1970 para 1980 como já dito anteriormente, a atividade industrial entra em declínio na RMSP, e as pessoas até então ocupadas nesta necessitaram se esforçar para se readequar as exigências do

capital que delas faz uso na forma de mercadoria força de trabalho. Como resultado, cresce na metrópole paulista, o número de desempregados e trabalhadores precários, que como explicava Engels (1986) já para as cidades inglesas (citado acima), reinserem-se na lógica urbana por meio de trabalhos mal remunerados e do habitar de forma cada vez mais crítica, justificando, ao mesmo tempo, aos sujeitos que ainda possuem trabalho a necessidade de permanecerem sendo cada vez mais humilhados em vista à possibilidade de tornarem-se supérfluos “completamente⁶²”, ao passo que a reconfiguração da composição orgânica dos capitais (Marx, 2011) retira trabalho por um lado e do outro esta massa de “sobrantes” exerce força no sentido de rebaixamento da remuneração e precarização das condições de trabalho decorrente da necessidade *vital* da obtenção de dinheiro. Por mais que existam os planos de combate à pobreza, as bolsas oferecidas (Família, Escola etc.) não são o suficiente para garantir a reprodução das famílias que delas fazem uso, sobrando apenas o subterfugo, combinado às bolsas, do endividamento pessoal. Sendo o mesmo que dizer, até de maneira repetida, que tais sujeitos prometem pagar suas dívidas com trabalho realizado futuramente. Isto sendo feito no beco estreito, que tem em uma de suas saídas o ferrão cibernético e metálico do escorpião, representando as forças produtivas e, na outra, o seu corpo e pinças estraçalhadoras, faminto, de boca aberta com seus dentes afiados e sujos, representando a insaciável fome do capital por mais valia absoluta, os muros são altos e estreitam-se impelindo os sujeitados a agir⁶³ - “Faça seu corre!”-.

O que aqui se esboçou é que a mobilidade urbana só é relevante de ser pensada e problematizada neste trabalho como centralidade ao passo que se entende

⁶² O termo entre aspas “completamente” é assim empregue para apontar que na sociedade em que sobrevivemos nem mesmo na morte ou como figura da escória social deixamos de contribuir com a roda viva do vampiresco capital. Como exemplo disto vale apontar que para a escória o Estado destina e banca a polícia, para os que morrem nas ruas sem serem identificados e reivindicados pelas famílias o Estado dá outro fim, em maioria tais corpos são destinados via oficial e ilegal às faculdades de medicina, onde muitas vezes, no tratamento do cadáver com fins pedagógicos, e aqui a universidade se revela em uma de suas tenebrosas faces, é realizado um gasto que em vida tal sujeito jamais teve diretamente destinado a si.

⁶³ Imagem construída a partir da fábula de Kafka chamada “Pequena fábula” no livro “Narrativas do Espólio”.

esta como decorrência da reprodução crítica da sociedade produtora de mercadorias. Tudo isto em um país que teve como momento importante de sua industrialização a produção automobilística, a qual imprimiu na realidade das cidades brasileiras suas marcas. Uma cidade das longas distâncias, com vias que elegem o automóvel (Gonçalves, 2011, p. 145) como principal elemento a ser considerado. Os sujeitos que não possuem seus carros particulares, os que já perceberam que o trânsito os tornou inviáveis à circulação diária, recorrem aos meios que lhes são possíveis, dentre estes o trem.

O termo utilizado para os usuários de trem na RMSP – *sujeitos* – deve aqui ser melhor desenvolvido, pois guarda uma importante mudança com relação ao contexto do luddismo. Os sujeitos usuários de trem são homens e mulheres de variadas idades, que fazem uso do trem com o intuito predominante de se deslocarem de casa ao trabalho e vice e versa. Diferentemente do luddismo, onde a esfera da produção estava predominantemente ocupada por homens, sendo um de seus assombros o início do emprego feminino e infantil, a reprodução do capital a partir de meados do século XX passa a trazer um número crescente de mulheres do âmbito privado da reprodução familiar para a produção abstrata de riqueza diretamente. Este âmbito da reprodução individual e familiar é definido por Scholz (2000) como o momento complementar e simultâneo da esfera do valor, compondo assim o valor-dissociação. Esta esfera dissociada, mas em constante relação com o valor, na medida em que este, derivado da reprodução crítica do capital, decresce, viu-se recrutada a participar cada vez mais do âmbito “produtivo”. Um convite forçado às mulheres, que passaram a ocupar funções em que elementos delegados ao feminino se dão como dados naturalizados, como por exemplo, possuírem maior delicadeza, atenção, criatividade, cuidado etc. Desta forma, ocupando momentos da produção como o do controle de qualidade, educação, trabalhos de secretariado etc. Com a crescente dispensa de trabalho na produção propriamente dita, onde o predomínio do emprego de homens se dava, o trabalho das mulheres passaram a ser fundamentalmente necessários à composição da renda familiar. Este é um dado que teve destaque nas entrevistas realizadas junto aos usuários da CPTM. Outro elemento importante em que os quebra-quebras se diferenciam, ao mesmo tempo em que se aproximam ao luddismo, é o de

participarem dos levantes os usuários do trem no geral, sendo homens e mulheres. No momento do luddismo a esfera da produção, como já dito, estava para o masculino assim como a reprodução para o feminino. No contexto de acirramento da crise imanente do capital, não conseguindo se manter como o provedor exclusivo da família, o campo do valor (masculino) é levado para o campo complementar (feminino dissociado) e inúmeras são as mulheres chefe de família.

O assombro dos luddistas de verem crianças e mulheres a operarem as máquinas se mostra hoje como o pesadelo diário de milhares de mulheres⁶⁴, que por vezes vêem com bons olhos a “independência” de poderem trabalhar e ter o que querem, saindo do “cativeiro do lar”, ao mesmo tempo em que sentem o peso de não poderem se imaginar fora do âmbito do trabalho e, por isso, enfrentam o abandono dos filhos e da casa, estes últimos sendo atendidos no tempo da folga ou parcelados no dia a dia, de acordo com a capacidade de tal empenho acontecer, devido ao cansaço.

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

⁶⁴ O rebatimento no campo masculino fenomenicamente aparece como o crescente número de maridos em depressão, onde o desemprego se mostra como elemento central ao passo que a identidade e sentimento de serventia se liga profundamente ao estar sendo produtivo, estar “fazendo alguma coisa da vida”, e vida podendo ser substituída por trabalhar. Há um trecho da música de Ivone Lara que se chama “Sorriso Negro” em que diz: “[...] Negro sem emprego, fica sem sossego [...]”. Caso o trecho da música e a experiência cotidiana de quem lê não bastem para confirmar tal colocação o simples exercício de digitar no Google Scholar a expressão “depressão em homens desempregados” permitirá ter acesso a um sem fim de artigos científicos sobre este tema reconhecendo o profundo laço entre realização subjetiva e trabalho.

Tendo esta realidade como referência, advoga-se que os quebra-quebras, de modo particular, indicam para uma crescente degradação da reprodução de existência⁶⁵ na RMSP no caso, mas de modo geral no contexto de colapso da modernização. Do mesmo modo que o luddismo olhava e destruía a máquina como promotora por excelência de sua situação de vulnerabilidade que se apresentava, os quebradores de trem na capital paulista, quebram o que lhes é palpável e imediato. Com a sensação real de poderem se tornar mais um na fila dos supérfluos, os sujeitos se acotovelam para garantir um lugar no trem que parte para o generalizado campo de trabalho forçado de Auschwitz que a sociedade se tornou.

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

Mas observando o comportamento dos usuários dos trens em seu estado “normal” de funcionamento, prevalece a premissa apontada por Engels (1986, p. 93) da concorrência, em que “Cada um impede o caminho do outro e é por isso que todos procuram eliminar quem quer que lhes atravesse no caminho e lhes tente tomar o lugar. Os trabalhadores concorrem entre si tal como os burgueses”.

Isto leva ao questionamento da eleição dos *homens do tempo lento* como aqueles que apontam para uma alternativa à forma social mediada pela mercadoria e do imperativo concorrencial, como propõe Santos (2008, 77-82), chamando-se a

⁶⁵ Existir entendido pelo imperativo de ser consumido no processo produtivo para poder consumir e se reproduzir, forma historicamente datada e não como deturpação de uma existência do ser no sentido de Sartre e a escola que nele se fundamenta.

atenção de que quando indagados de como está a sua situação cotidiana muitos respondem: “sempre na correria⁶⁶”.

O fato de as ações serem uma explosão momentânea, iniciada individualmente e que ganha adeptos instantâneos, pode ser um importante explicitar da condição que os sujeitos sujeitados se encontram. Como frisa Debord (1997, 23), este é o momento em que o separado passa ser a condição do estar junto na sociedade do espetáculo. Nenhuma cena pode ser retrato mais fiel desta premissa e, ao mesmo tempo apontar para um estado contraditório em que o indivíduo se depara com uma situação compartilhada, do que um vagão de trem com mais de dez pessoas por metro quadrado, parado no meio da linha sem motivos aparentes e sem nenhuma prestação de contas por parte do miserável condutor e, mais, isso ser elevado à condição de normalidade cotidiana, que, quando negada por algum sujeito mais “sensível”, “esquentadinho” ou “desregulado”⁶⁷, que começa a quebrar as janelas para poder respirar e sair de dentro do vagão, causa espanto.

Se o luddismo carregava em sua prática uma negação ao processo de submissão total da reprodução aos ditames da acumulação, os quebra-quebras nada têm de pretérito a salvaguardar. Estes sujeitos, enfurnados nos trens, são a realização do projeto de homem que o processo modernizador pôde concretizar. Resumidos e só podendo *ser* em relação com o processo de valorização, os sujeitos sujeitados deflagram golpes, ateam fogo em trens e estações, para permanecerem na miséria cotidiana, enquanto proletários. São vistos como abençoados os que possuem a dívida da carteira de trabalho assinada e do deus dinheiro, mesmo que por empréstimo. De maneira alguma criticando sua existência enquanto mediados pelo dinheiro, o desespero chegando ao limite nos momentos de impossibilidade de se fazerem consumir no processo produtivo fictício, ficcionalização esta que leva a maior parte dos sujeitos a comprometerem um tempo de trabalho futuro, adquirindo dívidas para

⁶⁶ Correria sendo mais do que o acelerar de atividades, mas também a incessante luta pela sobrevivência, seja por vias lícitas ou não. Este termo faz parte das expressões linguísticas dos sujeitos mobilizados periféricos.

⁶⁷ Estes termos foram usados por alguns entrevistados se referindo às pessoas que iniciam os quebra-quebras ou tumultos dentro do trem.

suprir as necessidades mais básicas como comer, que a todo o momento sentem como escapando.

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

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

Contudo, o maior ato de prevenção dos trens e patrimônio da ferrovia se deu com a quase completa substituição da frota de trens, onde o apelo à preservação destes, agora bem iluminados, com ar condicionado, e o mais importante, monitorados constantemente por câmeras, agiu mais de forma subjetiva sobre os usuários do que objetivamente, se é que vale fazer esta divisão em tal ponto. O

terrorismo das coisas parece ter impedido que se destruísse o “novo”, por mais que a velha situação de trens lotados, paradas inesperadas no meio do trajeto por variadas falhas etc. continuem a acontecer.

A diminuição dos eventos de quebra-quebras na última década muito se explica pelo o que foi dito anteriormente, mas a isto se soma um elemento importante, o de muitos dos passageiros entrevistados depositarem na política e má gestão as respostas dos problemas que enfrentam. O que aponta para uma esperança que autonomiza a política da economia, e da forma social. Isso explica a quase totalidade dos entrevistados pedirem maior eficiência na gestão da ferrovia, uma saída tecnocrática (Lefebvre, 1969) e um apelo à ética política (Jappe, 1997).

Acredita-se também que a política de distribuição monetária e o crescimento do crédito pessoal acabam por acalmar os ânimos e revoltas com motivações mais profundas no seio da população, não se diz com isso que seria melhor que tais artifícios deveriam ser cortados, aponta-se apenas uma dentre as variadas contradições que derivam do capital. Tal viragem também ocorreu com o luddismo, sendo que pela perseguição direta aos seus membros, o que “abafou” o movimento, a saída buscada foi a da representação sindical e o cartismo (Thompson, 1983).

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

Respostas? Sugestões. Dúvidas? Todas.

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

Baldeando Conversas: o fetiche do pesquisador no constrangimento pessoal e alheio

Em meio aos ruídos de ferro em atrito, alarmes eletrônicos, avisos nos autofalantes, toques de celulares, murmúrios informes, gargalhadas, espirros, tosses e choros, na maior parte das vezes de crianças de colo, conversas foram travadas com alguns passageiros dos trens da CPTM no decorrer do período de execução da pesquisa.

Como já dito acima, as conversas, ou como preferem os mais rigorosos cientistas sociais, “entrevistas”, foram feitas no interior dos próprios vagões. O horário em que a maior parte das mesmas se realizaram foi no famigerado “horário de pico”⁶⁸. Sendo a abordagem do “pesquisador” recebida com previsível estranhamento. Este surgia, segundo os “inquiridos”, muito mais pela ousadia de quebrar o mantra do ruidoso silêncio cotidiano, do que por se intrometer na vida das pessoas indagadas.

O utilitarismo da prática acadêmica se mostrava como alento na vida de pessoas desesperadas frente ao enclausuramento cotidiano. Cotidiano que, para a maioria, pode ser ilustrado com estes momentos:

{*Moradia (periférica)*⁶⁹}-[Transporte-(**Trabalho**)-Transporte]-*Moradia (periférica)*}

Ao colocar estes termos em linha, assemelhando-se à pressão do tempo médio métrico e, da expressão espacial a ele atrelado, percebe-se o caráter acessório que as esferas da reprodução assumem. O centro da cadeia é uma forma específica de mobilidade, *a mobilidade do trabalho*.

⁶⁸ Esta expressão de domínio popular tem relação direta com o tempo métrico abstrato e a produção de riqueza a ele atrelado, contudo, sendo constituído por um duplo, os fluxos e ritmos são concretamente manifestados no conjunto da sociedade, sendo no caso metropolitano explicitado de forma latente no espaço e nos corpos dos sujeitos mobilizados. As entrevistas se realizaram entre as 06h00 e 07h00 da manhã, caracterizando os usuários dentre o que pelo metrô e a CPTM são os “madrugadores”, pois estão circulando nos trens antes das 06h15 da manhã.

⁶⁹ O termo “periférica” não se refere à localização das moradias em um sentido restrito, mas sim à sua “situação” na relação. Estabelece-se entre os momentos da reprodução social no cotidiano dilacerado da metrópole.

Os que um pouco mais de perto conhecem a persona que acionava e desligava o gravador de voz portátil podem imaginar um pouco a estranha sensação que a cada “campanha de campo” se alocava entre a coluna, esôfago e intestino. Peso imbricado com uma pesquisa antes mesmo de estar imbricado com um objeto, resultado: hérnia de disco L3 – L4 – L5. Corrosão, cada abertura feita com o bisturi, “questionário” (semi estruturado e aberto, para ciência dos entendidos de autópsia social), uma injeção de bili com ácido clorídrico, na proporção de 1:3, era lançada na circulação. Excrescências verbalizadas, armazenadas, transcritas e agora, no laboratório de análise crítica, processada, para ser, como consta nos manuais, uma aceitável devolutiva. Não se iluda, devolutiva para a própria academia.

Aqui, porém, como já devem ter percebido aqueles que chegaram até tal passagem, não se esconderá as tacanhas táticas utilizadas para se chegar aos objetivos preestabelecidos. Alguns devem estar se perguntando, e isto surgiu no exame de qualificação, como eu pude fazer as entrevistas no interior dos trens? A pergunta, se não entendi de maneira equivocada, preocupava-se em primeiro lugar com a qualidade. Qualidade de que? Da “vida” dos entrevistados? Não, mas com a qualidade do áudio em primeiro lugar e em seguida com a qualidade dos sacros conteúdos a serem extraídos. Pois bem, desculpem-me os pesquisadores, não foi possível preparar um ambiente favorável ao áudio, o que, diga-se de passagem, só gerou mais contratempos para este que aqui escreve, uma vez que, em várias passagens, os avisos de nomes de estações se sobrepõem às conversas, aguçando um pouco da criatividade para completar as lacunas. Aos que não se preocupam muito com o como, mas com “o quê”, devo também me desculpar, pois, mais de uma vez, as conversas foram interrompidas. Interrupções devido às pessoas entrevistadas terem que descer em determinadas estações antes do meu destino, ou a lotação impedir qualquer comunicação, a não ser que se iniciasse um jogo de telefone sem fio. Algo semelhante ao que agora estamos praticando.

Justificativas para agir desta forma? Sim, podem carregar os lábios: “- Positivismo!”, tudo bem, concordo, mas onde começa o do autor e termina o do leitor? O labirinto de testes (por que não teses?) com roedores está posto junto com a explosão do capital, a simulação de circuito apartado da grande rede de esgoto que

fazemos parte é aqui inadmissível⁷⁰. Preferiu-se colocar-se em risco e sair do biotério da universidade e se defrontar com a luz do sol, que ao atravessar as janelas de acrílico dos trens, parecia ganhar propriedades ácidas, fazendo arder os olhos vermelhos deste rato pardo, albino⁷¹ de formação, assim como distorcendo o visível, amplificando o audível e amargando o palatável.

A tática de abordagem das pessoas fez uso da nefasta gentileza ao estilo cordial. Pegando os trens sempre no sentido inverso ao fluxo predominante, ou seja, da região “central”, que na verdade é plurinuclear, para as regiões de “fins de linha”. Ao chegar às estações finais, em que os trens retornam em geral abarrotados, ofertava meu lugar aos passageiros com o intuito de aí iniciar um diálogo. Uma viagem com garantia de assento é algo valioso no dia a dia dos trabalhadores usuários dos trens, garantindo-me na relação de troca, desta maneira posta, material suficiente para reproduzir-me enquanto pesquisador geógrafo.

Assim sendo, tudo o que até aqui esta “laudado” é de responsabilidade deste pesquisador. Eximi-se, assim, qualquer possibilidade de culpa ao gentil e amável orientador, e os prestativos arguidores da qualificação. Vale ressaltar que, segundo estes, as entrevistas deveriam ser enxertadas no meio dos textos até então elaborados, em especial o “vasculhando os destroços ...”, pois entendiam que, neste texto em específico, uma argumentação externa ao próprio argumento do jornal deveria ser elaborada, protegendo-me de críticas. *Agradeço às preocupações, mas opto por elaborar esta passagem partindo das próprias conversas.*

Eleger pontos, para além dos já induzidos nas perguntas aos entrevistados nas conversas, fragmentado-os, para reorganizar uma apresentação mais coerente do ponto de vista formal a atender o passo a passo de um “método crítico acadêmico”, que é visto de forma a permitir criticá-lo mas nem por isso se livrar de reproduzi-lo, é de antemão percebido como uma contradição teórico prática com a crítica ao já

⁷⁰ Se ao referir-me a você leitor como rato lhe causa desconforto, ou até mesmo indignação, mil desculpas, se preferir pode substituir tal termo por cobra ou algo do gênero das víboras ou dos felinos.

⁷¹ Alusão aos ratos da espécie *Rattus norvegicus*.

fragmentado e dilacerador cotidiano. Escaparei desta armadilha ileso? Não, mas não se preocupe leitor, não apresentarei as centenas de páginas resultantes da transcrição das entrevistas de forma integral, o que seria maçante e repetitivo, por mais que tal exercício caberia bem, uma vez que abordamos o enfado do cotidiano, sendo esta uma imanência da meta objetividade da pesquisa.

Acabei por eleger as conversas registradas no dia 21 de agosto de 2013 na linha 10 Turquesa como uma espécie de síntese dos temas abordados nas demais Linhas, e deste modo, a partir das entrevistas de: Adenildo, 32 anos; Maria de Lurdes, na faixa dos 40 anos; e Maria, 50 anos; cruzar-se-ão com trechos das demais conversas travadas nas outras linhas os pontos de diálogo, o que não acontecerá de forma a abarcar todas as questões e entrevistados, que deste modo vão continuar seguindo seus caminhos anônimos e desconhecidos, como os que marcam o vagar corriqueiro compartilhado, apesar da sensação de assombro e isolamento, da multidão metropolitana.

Linhas ornadas com metais e pedras preciosas transportando Joãos e Marias

Linha 10 Turquesa – dia 21 de agosto de 2013 – entrevista 1

R: São Paulo dia 21/08/13, são 06h00 da manhã e eu estou falando com?

A: Adenildo.

R: Adenildo você pega este trem para Rio Grande da Serra todos os dias?

A: Isso, todo dia.

R: E você está vindo de onde e indo para onde?

A: Estou vindo de Morato e desço na estação do Ipiranga agora.

R: E pega este trem todos os dias? Por quê? Para onde você está indo agora?

A: Trabalhar em uma metalúrgica.

R: E faz quanto tempo que você trabalha nesta metalúrgica?

A: Seis anos.

R: Como é o trabalho lá?

A: O trabalho é de boa, sossegado.

R: Você entra que horas?

A: Às 07h00 e saio às 17h00.

R: E em Morato você mora em casa própria, aluguel, como que é?

A: Casa própria.

R: E você mora em Morato desde quando?

A: Faz uns trinta anos já.

R: E lá pra Morato não tem opção de trabalho?

A: Até tem cara, só que é muito pouca indústria que tem pra lá.

R: E você sempre trabalhou no ramo da metalúrgica?

A: Sempre.

R: Fez algum curso técnico?

A: Fiz SENAI, ai terminei o SENAI e comecei a fazer uma faculdade de engenharia, só que não deu muito certo e ai eu estou só no ramo de metalúrgica agora.

R: Tem família?

A: Sim pai, mãe, esposa, tudo normal.

R: Filhos?

A: Ainda não.

R: Você está com quantos anos?

A: 32.

R: O salário que você ganha dá para sustentar a casa ou tem que fazer uma dívida de vez em quando?

A: Dá suave.

R: Tem alguma prestação hoje em dia ou não?

A: Só o carro agora.

R: Quantos anos de prestação?

A: Eu fiz em três anos.

R: A sua esposa trabalha?

A: Trabalha também.

R: Com o que?

A: Trabalha com telemarketing.

R: Já teve algum problema com o trem para chegar no trabalho?

A: Trem, direto sempre tem, toda vez o trem atrasa um pouco, quebra, mas acontece de fazer os corre pra chegar lá.

R: E no trabalho os chefes entendem ou não?

A: Entendem, na maioria das vezes eles entendem, eles acham um pouco ruim, mas eles sabem que a situação da gente que mora longe e depende de condução é complicado.

R: Já viu algum tipo de revolta dos passageiros, coisa deste tipo?

A: Teve uma vez que o pessoal ficou um pouco nervoso, acaba se estressando um pouco, quebrando as coisas, mas normal.

R: Mas você já viu então?

A: já, já aconteceu alguma vez já.

R: Como foi isso?

A: O pessoal quebrou um trem em Morato, quebrou a plataforma também, fora isso normal.

R: Foi uma revolta?

A: Pura revolta.

R: Tá certo, você está descendo agora né?

A: Tô descendo agora.

R: Bom serviço.

A: Pra você também.

Linha 10 Turquesa – dia 21 de agosto de 2013 – entrevista 2

R: São Paulo 21/08, são 06h50. Eu estou falando com quem?

ML: Maria de Lurdes.

R: Você usa este trem todos os dias?

ML: Todo dia.

R: E você mora na região do Rio Grande da Serra?

ML: Moro.

R: Faz quanto tempo que você mora aqui?

ML: Sempre morei aqui.

R: Sua família é daqui ou é de outro estado?

ML: Daqui.

R: Desde quando você pega o trem?

ML: Já tem uns 20 anos.

R: E você usa o trem para ir para onde?

ML: Pra ir para a Luz, mas antigamente era o expresso, mas aí saiu o expresso só que não tinha trem quase, tinha o que: 04h40, depois só 07h00, era assim. Era bem longo né, e depois veio o expresso. Então era mais difícil do que agora.

R: E você ia pra Luz fazer o que lá?

ML: Ir para o trabalho. Eu trabalho lá no ..., como que é o nome? O Brooklin.

R: O que você faz no Brooklin?

ML: Doméstica.

R: Faz quanto tempo que você trabalha como doméstica?

ML: Vinte anos já.

R: Na casa da mesma família?

ML: Não, já mudei, agora estou com outra.

R: Aqui no R.G. da Serra você mora com quem?

ML: Com ..., no terreno da minha mãe.

R: Mas mora quem na sua casa?

ML: Eu, meu marido e minhas três filhas.

R: E o marido trabalha?

ML: Trabalha! Na "SOVE", indústria química.

R: E você tem que trabalhar pra completar a renda da casa?

ML: Tenho, tem que trabalhar porque senão não dá. Eu tenho uma filha especial autista, tem uma que cuida dela pra mim, tá parada não consegue arrumar nada agora porque está com vinte e cinco anos, ela parou a vida dela pra me ajudar a cuidar

da minha menina pra eu poder ir trabalhar, e agora que ela está querendo trabalhar não tem experiência, então eles não querem pegar ela. Ela tem computação, mas sei lá, eu acho que ela ficou muito dentro de casa e prejudicou ela.

R: Ela terminou os estudos?

ML: Terminou.

R: E você?

ML: Eu não.

R: Estudou até que série?

ML: Até a sétima.

R: Quase na oitava. Por que não faz um supletivo?

ML: Eu tenho vontade de voltar, mas quando eu voltei a minha menina deu que era autista, aí me atrapalhou um pouco.

R: Quantos anos tem a sua filha?

ML: Treze.

R: É novinha, é a mais nova?

ML: É a mais nova. E você sabe que estão querendo tirar as APAE, já vou aproveitar e vou denunciar. Estão querendo cortar tudo, tirar as APAE, tirar as ..., tudo o que é auxílio pra deficientes, disse que tão querendo tirar. Até 2014 não vai mais matricular ninguém.

R: Quem está querendo tirar?

ML: O Governo Federal.

R: O federal? Ou é o estadual?

ML: O federal que quer passar para o estadual. Eu não quero matricular ela numa escola do estado. Vai fazer o que lá, menino?

R: Teoricamente as escolas teriam que lidar com a inclusão.

ML: Mas vem cá e me fala, vai pôr ela só lá numa carteira e pronto, o que vai fazer com uma criança assim? Tem que levar no banheiro, ... Onde ela está, na APAE, ela tem fisio, psiquiatra, terapeuta, ela tem a professora, tem a professora auxiliar que ajuda a trocar ela, tem mais coisas pra ela fazer. Agora desse jeito não dá, ela vai pra uma classe aí, fica lá no canto jogada, perigoso até de ser estuprada. Não é verdade? Fala pra mim.

R: É bem complicado, eles falam que fazem inclusão, mas é bem o que você falou mesmo. A criança fica lá quase que abandonada.

ML: Ela vai ficar lá jogada, porque não dão conta nem dos quarenta que tem lá, quanto mais de uma criança com deficiência. E ela é agressiva, e eu estou pensando no que é que eu vou fazer. Eu mandei até uma carta para a dona Dilma, por e-mail, vamos ver se ela leu pelo menos né? Minha menina não falava, ela não andava, até os sete anos ela não me chamava nem de mãe. Com dois anos eu consegui uma vaga na APAE, mas só porque eu fui trabalhar como diarista numa casa de um deputado estadual e eles ligaram e arrumaram a vaga para ela. E ela está até hoje lá. Ela não mastigava, ela não falava, ela não fazia nada sozinha, agora ela faz tudo, ela pede água, pede banho, ela só é agressiva. E agora que ela está melhor eles querem tirar ela de lá? Como vai ser? Vou deixar na rua? Que nem um monte de doida pelada na rua que nem a gente vê? Não cuidam nem dos que estão na rua, por que não deixam a APAE quieta? Então você põe isso pra mim lá tá bom?

R: Ponho, pode deixar.

ML: Tem que falar para os alunos fazer igual os R\$0,20 do trem, ir pra rua pra lutar contra isso daí.

R: O que você achou das manifestações?

ML: Adorei, tem que ir pra rua mesmo. Só não gostei das quebrações, mas tem coisa que tem que quebrar mesmo pra dá certo.

R: Isso que eu ia te perguntar, antigamente tinha muito quebra-quebra de trem não tinha?

ML: Tinha! Tinha mesmo.

R: Por que tinha?

ML: Porque não tinha jeito, porque não tinha trem. Não tinha trem aí quebravam mesmo. Eu sou do tempo que o pessoal jogava cocô dentro do trem em Mauá. A gente vinha aqui (no banco sentada), eu e minha mãe, aí em Mauá tinha uma turma que fazia cocô no saquinho e jogava dentro do trem. Nossa era um horror, você não aguentava, chegava na Luz nossa ... Ei to falando (risos). De manhã cedo! Aquele subúrbio, sabe que o pessoal jogava o saquinho pela janela sabe? Naquele tempo levava pedrada, muitos morreram com pedrada. O pessoal encobre tudo. Mas eu já vi gente cair aqui com pedrada, que era aqueles trens abertos né, levava pedrada de lá aqui. Em Mauá, em Guapituba mesmo, o cara levou uma pedrada, levou pro hospital, ele morreu.

R: Antigamente o subúrbio era bem tenso. E o horário da volta como que é?

ML: Agora?

R: É, você vai de manhã e que horas você volta? Como é o trem pra voltar?

ML: Eu saio do serviço umas 16h40, 17h00, tá bem melhor, pra mim está bem melhor.

R: Antigamente era muito mais cheio?

ML: Era bem mais cheio, eu estava levando quase quatro horas pra chegar no serviço, agora com essa linha amarela aí melhorou bastante, porque eu vou lá pra Berrini, então eu vou pego a linha verde e depois pego a linha amarela. E eu pego aquele que vai pro Grajaú, é. Aí eu achei que está bom.

R: E quando você volta do serviço o trem está mais cheio ou é igual agora?

ML: É cheio, é mais cheio, é muita gente o povo não deixa de fazer filho.

R: Não deixa de fazer filho, não deixa de ter que trabalhar...

ML: (risos)

R: E trabalho na sua região não tem? Tem que sempre ir pra São Paulo?

ML: O povo não quer pagar, quer que você trabalhe igual uma condenada e quer pagar mixaria.

R: Entendi.

ML: Pra você ganhar um pouquinho mais tem que ir pra lá.

R: Quanto você está recebendo lá?

ML: R\$1.000,00 (por mês), quatro dias (semana).

R: Registrada?

ML: Não. Diarista, eu trabalho dois dias numa casa dois dias numa outra. E me paga R\$1.000,00, e a casa é pequena. Tá bom!

R: E o salário do marido quanto que é?

ML: R\$1.200,00.

R: Então vocês ganham R\$2.200,00 por mês?

ML: É.

R: E três filhos?

ML: É, mas uma trabalha.

R: E pra cuidar da casa, dá conta este dinheiro ou tem que fazer dívidas de vez em quando?

ML: Ah é! Tem que fazer dívida, não tem jeito.

R: Qual é a dívida do momento, qual é a dívida que vocês costumam fazer mais?

ML: Cartão de crédito!

R: Pra comprar o que principalmente?

ML: Material, estava construindo, e o que ajudou foi o cartão de crédito, você sabendo usar dá pra fazer. Porque parcela, antigamente você não conseguia parcelar nada, você ia fazer uma conta e aí diziam “não dá, o que você ganha não suporta”, agora não, está bem melhor. Você sabendo controlar você consegue fazer. Eu consigo, ele consegue, vai a gente compra, paga em três vezes, aí a gente paga e faz outra e divide em três vezes e vai fazendo assim.

R: Tem que ser né, um monte de gente é só assim que consegue. A filha que trabalha faz o quê?

ML: Ela trabalha no CB, em telemarketing, agora está fazendo faculdade de educação física pelo FIES.

R: É financiado pelo Fies?

ML: É.

R: E quando ela vai pagar? Quando ela se formar?

ML: É. Será que dá certo?

R: Tomara, se não der também o azar é de quem emprestou o dinheiro não é?

ML: Ela vai ficar devendo pro Estado, aí é pior.

R: Não vão tomar nada dela, o conhecimento já está na cabeça, o diploma está na mão...

ML: Mas ela vai ter que trabalhar e pagar, assim que começar a fazer estágio já começa a pagar.

R: E no tempo livre o que você costuma fazer?

ML: Eu fico em casa com a minha filha, eu fico com ela. Não dá pra passear com ela na rua, eu fico mais em casa mesmo?

R: E em casa, você gosta de ver TV?

ML: Gosto, vejo novela e gosto de ver reportagem também, aquele do ..., como é o nome meu Pai do Céu, Globo Repórter e Fantástico eu também gosto.

R: E o marido, o que ele faz quando está em casa?

ML: Fica mexendo na casa. Ninguém sai, trabalha a semana toda, não tem ânimo.

R: Se fosse pra falar alguma coisa para os chefes da CPTM, o que você diria?

ML: Pôr mais trem na linha e voltar o trem para Paranapiacaba.

R: Você mora mais pra dentro ainda de RG da Serra?

ML: Eu morei lá.

R: E como é morar na vila?

ML: Era uma delícia, eu morava na delegacia lá. Meu pai trabalhava lá, ele era militar. Ele tomava conta do xadrez, mas naquela época não tinha violência. Era mais briga de casal, aí a gente morou lá e meu pai veio pra RG da Serra, comprou um terreninho. Mas a gente morou naquela delegacia velha ali (Paranapiacaba), uma amarela? Eu morei ali, eu era pequena.

R: Como é o bairro que você mora em RG da Serra?

ML: É bom, o lugar onde eu moro é bem sossegado.

R: Tem um postinho de saúde, tem escola, tem essas coisas?

ML: Não, é longe, na vila não tem PS por perto.

R: Mas o resto tem, água, luz, coleta de lixo?

ML: Tem.

R: E pra chegar na estação do trem você vai andando ou vai de ônibus?

ML: Dá pra ir andando, tem dia que eu quero andar eu vou andando.

R: Voltando pra pergunta da CPTM, mais trem você acha?

ML: Sim, mais trem, e pedir pra colocar, que nem minha menina de vinte e cinco anos, dá uma força também pra ela, abrir mais vagas de emprego, sei lá.

R: E hoje em dia ficar sem trabalhar?

ML: Não dá! Você morre de fome (risos). Que nem a minha menina não tem direito a nada, pensão, nada, não tem nada. Não tem porque como meu marido trabalha fichado, disse que tem que ganhar uma média de R\$100,00 por cabeça pra ela ter direito ao LOA, e meu marido ganha R\$1.200,00. R\$1.200,00 dá pra você e pra família? Não dá, aí eu tenho que trabalhar, e isso prejudicou quem? A minha outra filha.

R: Quantos anos tem a filha mais velha que trabalha?

ML: Tem vinte e sete.

R: É isso, vou lá entrevistar suas amigas então.

ML: Vai aqui ó fala com a Márcia. Mas lembra da minha filha, me ajuda, fala pros alunos lá pra ajudar a gente.

R: Eu não prometo uma ajuda direta, assim, mas eles vão ficar sabendo do drama de vocês.

ML: Não, mas pra lembrar disso também.

R: E essa coisa aí desse escândalo que descobriram de superfaturamento nas obras do trem e do Metrô?

ML: Fiquei, que absurdo.

R: Muito dinheiro, quase dez anos roubando do trem.

ML: Roubando do trem, agora a gente devia andar de graça pra compensar. Que nem as vezes você está com a carteirinha se ela estiver vencida você não passa, a carteirinha da minha filha vai vencer em agosto eu vou ficar até março pra poder renovar porque eles não deixam passar. Você não acha que com aquela foto ali dá pra ver que a criança tem problema? Tem precisão de cobrar?

R: Eu acho que não. Deviam olhar o caso e já deixar passar.

ML: Você acha que vai melhorar mais o trem?

R: Sinceramente?

ML: Sinceramente.

R: Acho que melhora sim, mas só vai melhorar se eles conseguirem roubar mais, se não conseguirem roubar não vai melhorar. Melhorou nestes últimos anos?

ML: Melhorou.

R: Mas pra ter melhorado eles roubaram dez anos.

ML: Há dez anos minha mãe vinha nesse trem aqui e minha mãe sofria. Não tinha como você ir trabalhar, tinha um as 04h00, não sei que hora...

R: Nesse tempo que sua mãe usava e que você usou também teve algum dia de protesto, de quebra-quebra, você sabe ou lembra?

ML: Teve muito, quebrou muito, botaram fogo em Mauá, fazia greve, um mês de greve, um mês sem trem.

R: E aí como fazia?

ML: Não ia.

R: Mas você já trabalhava em São Paulo?

ML: Já trabalhava lá, sempre fui diarista, perdi o mês. Eu trabalhava uma vez perto de casa, e essa senhora que eu trabalhava era neta de inglês, engenheiro de Paranapiacaba, mas ele faleceu. Ela falou que lembra que ia de trem passear com os pais dela. Eu acho que se melhorar mais um pouquinho vai ser bom. Sabe o que eu acho que deveria ter? Um trem que se formasse em Tamanduateí pra vir pra cá, porque já vem cheio da Luz, então quando chega no Tamanduateí não tem condições de entrar, tem que esperar dois ou três pra conseguir entrar. Em Tamanduateí está muito ruim pra pegar o trem pra voltar. Ainda aquelas estações estreitas que não cabem quase ninguém. Enquanto não morrer um ali não vão tomar providência. Só vai melhorar quando morrer um. Você já viu como é pra descer em Tamanduateí ali? Onde tem aquela parede? Você não consegue, fica aquele empurra-empurra até um cair. É

um perigo. Horário de pico tinha que ter um trem que formasse ali, que nem às 18h00. Depois um às 18h30, 19h00. Aí ia melhorar, formava lá e ia para R.G. da Serra.

R: Eu tenho ideia também de conversar com os técnicos e responsáveis da CPTM, eu vou levar estas sugestões. Deixa eu ir ali falar com a Márcia. Deixa eu ir aí pro seu lado.

Linha 10 Turquesa – dia 21 de agosto de 2013 – entrevista 3

R: 21/08, são 07h14 da manhã, estou aqui com a Márcia. Quantos anos você tem?

M: Tem que falar?

R: Fala baixinho.

M: 50.

R: Márcia você mora onde?

M: RG da Serra.

R: Pega o trem todos os dias? E pega pra ir pra onde?

M: Pego, e pego pra ir para a estação Conceição do Metrô. Eu pego trem e metrô. Eu trabalho em São Paulo.

R: Que lugar de São Paulo?

M: Vila Conceição.

R: Você trabalha com o que em São Paulo?

M: Eu cozinheiro, faço tudo, é doméstica mesmo.

R: É registrada, como que é?

M: Eu não posso ser registrada porque eu tive um AVC, então eu coloquei no pau porque foi falha médica, inadimplência médica, aí eu ganhei, e enquanto não sair o dinheiro eu não posso registrar. Eles vão me aposentar.

R: Porque senão você perde o direito à indenização. Há quanto tempo você usa o trem e trabalha em São Paulo?

M: Um ano e um mês.

R: Antes você não usava o trem direto?

M: Não, só pra passear, muito difícil, mas só pra passear.

R: E neste um ano que você usa o trem quais as condições dele?

M: O trem tá mal, tem muita gente, os lugares que colocaram pra idosos tá dando confusão, pra deficiente, porque a turma não respeita mesmo. Eu acharia que teria que ter mais bancos nestas partes (corredor e laterais sem bancos no vagão) que estão sobrando aqui, que nem no canto ali. Colocar mais bancos e mais trens nos horários de pico. Um trem sair e já encostar o outro porque não tem condições. Olha, tem dia que eu saio 16h00 do meu serviço, eu chego em casa 19h30, 19h45 em casa.

R: O horário da volta como que é? É mais cheio do que a ida?

M: É, o horário que eu venho é pior, é horário de pico. Quando chega em Utinga dá uma esvaziada, tem a faculdade e desce a maioria lá. Mas diretamente assim, direto vem lotado. Ontem mesmo eu cheguei em casa 18h45, eu saí do serviço 16h00. Isso porque não deu pra eu entrar nos trens. Eu esperei quatro, cinco trens pra conseguir entrar, e mesmo assim eu vim massacrada.

R: E você mora com quem?

M: Eu sou casada, tenho filhos e moro na casa da minha mãe, ela faleceu e eu fiquei com a casa, é casa própria.

R: E sempre morou em RG da Serra?

M: Sim.

R: Como é o bairro?

M: Eu adoro aquele lugar, é calmo, gostoso, todo mundo se conhece, faz cinquenta anos que eu moro lá.

R: Antes de trabalhar como doméstica você fazia o que?

M: Trabalhava em firma, metalúrgica, Prosol, eu trabalhei em várias aqui no ABC. A Prosol foi pra Minas e a gente foi mandado embora. Na Blackandeker também, depois trabalhei de cozinheira numa firma, a Pérola, e assim foi.

R: Quando você trabalhava nestas firmas você trabalhava na linha de produção?

M: É, eu era operadora de máquinas.

R: E quanto tempo você trabalhou aí?

M: Na Prosol três anos, na Blackandeker um ano, depois eu trabalhei numa firma de ônibus cozinhando, fiquei um ano, depois fui mandada embora e voltei, fiquei mais nove meses, e assim foi. Aí depois eu tive o AVC e ninguém mais me pegou pra trabalhar e eu tive que trabalhar nisso daí agora.

R: E quanto tempo faz que você teve o AVC?

M: Faz onze anos.

R: como foi a recuperação?

M: A mãe dela que cuidou de mim (Maria de Lourdes). Eu fiquei bastante dias porque eu não falava e não me movimentava, paralisia no lado direito. Aí depois com um tempo, graças a deus eu fui dando os meus limites e agora eu estou trabalhando.

R: Você está ótima. O esposo trabalha com o quê?

M: Ele está desempregado.

R: Mas ele trabalhava com o que?

M: Ele trabalhava em firma.

R: Ele tem aposentadoria?

M: Não, ele é novo.

R: Basicamente é você que sustenta a casa?

M: É, eu que estou segurando a peteca em casa.

R: Quantos anos ele tem?

M: Quarenta e três.

R: E ele trabalhava com o que mesmo?

M: Na firma, ele era soldador.

R: E foi mandado embora?

M: Foi mandado embora, já faz um tempão, já faz mais de anos já.

R: E ele tem dificuldade de arrumar outro emprego?

M: É, vende esses negócios de listinha pra salão de cabeleireiro, mas só que é muito fraco, é mais pra trabalhar de dia pra comer a noite, uma mistura, o pão e o leite. Mas pra um homem que é casado é muito pouco. Aí sou eu que estou arcando com tudo, água, luz, gás, contas ...

R: E você recebe quanto por mês no serviço de doméstica?

M: R\$1.000,00 e a passagem.

R: E com esse dinheiro é pra você, o esposo ...

M: Água, luz, o esposo no momento só faz mesmo pra mistura, pro pão e pro leite.

R: E esses R\$1.000,00 uma parte fica nas despesas fixas da casa e a alimentação as vezes tem fazer no cartão ou não?

M: É, eu passo no cartão, aí eu parcelo porque senão não dá.

R: Outras dívidas tem?

M: A gente sempre tem, a gente que é mulher quer a casa bem montadinha, faz contas.

R: Atualmente está na prestação do que?

M: Da máquina que eu comprei. Eu pago pouquinho, mas já pesa no orçamento. E é assim.

R: No tempo livre o que você costuma fazer?

M: No tempo livre, eu vou pra casa das minhas irmãs, pra casa das minhas cunhadas no fim de semana e fazer um churrasquinho, na casa de um, na casa de outro, aí leva os filhos pra passear.

R: Quantos filhos você tem?

M: Um de vinte e quatro e um casal de gêmeos de onze anos.

R: Se fosse pra dar uma dica para os responsáveis da CPTM o que você falaria?

M: Pra eles verem o lado da gente, a gente trabalha, precisa chegar em casa mais cedo, porque a gente deixa os filhos da gente de manhã, louca pra chegar em casa tomar um banho e descansar, e fica essa confusão de palhaçada de trem. Pra aumentar mais os trens nos horários de pico, principalmente, e sobre os lugares de idosos, porque ainda vai acontecer morte dentro do trem, porque está tendo muita confusão por causa destes lugares. O pessoal está cansado e quer vir sentado, e os idosos também são assim, saem no horário de pico pra passear, quando é pra ir no médico tudo bem, mas ainda se acham no direito de sentar. Então pra eles aumentarem mais esses trens aí pra ver o que podem fazer pela população.

R: Morar perto do serviço, tem condições ou não?

M: Não dá não. É muito fora e eu estou acostumada a viver onde eu moro, e tem essa de aluguel, eu vou sair da minha casa pra pagar aluguel, se eu pagasse aluguel eu estava ferrada, não dá. Pagar aluguel é só quem ganha muito bem, e não é nosso caso.

R: Tem religião?

M: Eu sou evangélica.

R: E te ajuda no dia a dia?

M: Eu gosto de ir, mas ajudar não ajuda, a gente tem que dar, ao invés de ajudar a gente tem que dar. É o dizimo, os 10%.

R: O que você acha dessa coisa de ser 10% do salário?

M: Eu acho assim, que tá escrito, a gente tem que dar a parte do senhor, quando eu posso eu dou, quando não eu dou o que eu posso. E tem dado, tem multiplicado, a minha vida ele tem ajudado muito. Se não fosse ele o que seria da minha vida? É coisa de Deus mesmo. Porque o que eu ganho e o que eu faço, Deus não tem deixado faltar nada na minha casa nem para os meus filhos. Eu pago a perua da escola para meus

filhos irem pra escola, porque eles estudam período integral. Então é o senhor mesmo que me ajuda, porque eu não tenho condições de fazer isso tudo. Parece que multiplica mesmo o dinheiro.

R: O senhor ajuda lá em cima e aqui você faz a correria?

M: É, a gente é recompensada, a gente acha que não, mas é coisa de Deus. Às vezes eu penso: “não vai dar pra fazer isso daqui”. Ele entra com a providência. Que nem teve um mês que ou eu pagava cartão ou eu fazia a despesa, e Deus deu condições pra mim, ele deu condições de eu parcelar, e bem pouquinho na parcela e deu pra eu parcelar essas duas coisas. E a fé também a gente tem que ter muita fé em Deus, sem fé você não chega em lugar nenhum, hoje em dia tá difícil e sem fé você não chega em lugar nenhum. A gente vai se diverti mas tem que ter aquela fé.

R: Ter aquela esperança no dia a dia?

M: É.

R: Quer falar mais alguma coisa?

M: Não.

R: Como chama a amiga?

M: Dolores.

R: A Dolores não quer falar.

M: Aproveita menina, mete o pau.

R: Esse trabalho não vai ser publicizado, é só pra eu fazer o meu trabalho mesmo.

M: Ontem mesmo passou o trem na televisão, como a população está vivendo.

R: Tem um pessoal que fez um documentário no Grajaú, mostrando como é a condição do transporte do pessoal da zona sul.

M: É pior, mostrando os meninos que andavam em cima do trem, antigamente tinha aqui também.

R: Chamavam de pingente, porque eles ficavam pendurados no trem.

ML: Morria, a gente via só os toquinho caindo de cima do trem. “Caiu um aí”, aí a gente olhava.

M: Antigamente o trem era horrível.

ML: É!

M: A gente estava quase sendo estuprada dentro dos trens, verdade. Os homens aproveitavam às vezes as mulheres entravam limpinhas e saíam todas sujas. Você precisava ver, era uma pouca vergonha danada aqui, os homens aproveitavam das mulheres.

ML: Minha mãe sentada aqui viu um casal, o homem com a esposa, aí um homem encostou atrás e se esfregando atrás dela. E ela querendo falar, mas ficou quieta, aí minha mãe que gritou.

M: Era uma humilhação danada. Eu acho que por a gente ser mulher eu acho que era humilhação. O povo se aproveitava da situação, e a gente precisa trabalhar, o povo tem que ter consciência.

ML: Tinha mulher que vinha até armada, vinha com faca, canivete, tesoura, vinham armadas.

R: Muitos tarados.

ML: Antes era pior.

M: Agora tá beleza, por mais que esteja cheio a gente percebe, quando querem se aproveitar das mulheres. Antes era cruel viu, um absurdo.

R: Além de estar lotado era molestada.

M: Às vezes tem um barraquinho no trem, mas é pelo pessoal ser muito ignorante. Sabe que todo mundo precisa trabalhar, a condução é do povo, não querem ser esbarrada, pisada, aí começa a baixaria.

ML: Às vezes a pessoa não está fazendo nada, aí se invoca e fala que está encostando nela. Quando é mesmo ficam quietas. Eu já vi um rapaz passar maus momentos por esbarrar e aí querem brigar, mas às vezes nem é. Mas tem os que são safados mesmo, é mais velho, não é rapaz novinho, é velho.

R: Vocês estão falando da situação das mulheres, na casa de vocês os maridos ajudam?

ML: O meu ajuda.

M: Como ele não está trabalhando quando eu chego em casa já tem comida feita, ele lava uma louça, de semana ele ajuda, nessa parte ele é bom. É que é assim, a gente que é casado está acostumada com aquele padrão, o marido trabalhar, arcar com tudo em casa, quando fica em casa desempregado sempre dá probleminha.

R: Qual probleminha?

M: No caso das contas, fica pesado pra um arcar com tudo. Então tem sempre uma discussão, pra ver se age, se se apressa mais pra ajudar. O único problema que eu tenho com ele é esse daí, já faz mais de ano que ele está parado, um ano e meio, é pesado, principalmente com as crianças, escola, às vezes falta um material, e criança não quer saber se tem ou não tem. Tem que ter as coisas das crianças. E eu falo pra ele, eu estou trabalhando pra te ajudar não pra você se encostar. Aí pesa, mas tudo bem, a gente tem que ir levando. Mas nessa parte aí ele ajuda bastante, quando eu tive meu problema de saúde ele me ajudou muito, faz 11 anos que estamos juntos, eu tive o casal de gêmeos. Às vezes eu sou meio enérgica com ele e depois eu me arrependo, porque ele foi um bom marido.

ML: A maioria das mulheres andam tudo pelada de manhã cedo também, aí fica feio né.

R: De se expor?

M: Agora tá frio, mas no verão!

ML: Você vai pegar o trem, vai vir de shortinho? O cara já tá na nóia e pronto!

R: Antigamente tinha muito roubo no trem?

ML: Tinha, agora não tem mais quase.

M: Tinha.

ML: Tava tendo uns arrastões bem ferozes nos trens.

M: Rasgavam a bolsa da gente.

ML: Levavam tudo, de todo mundo, eles vinham com um saco e enchiam e caíam fora, era sempre em Mauá. Depois que começou a ter câmara melhorou.

M: Às vezes vem uns folgados com uns funks no trem.

ML: Uma amiga nossa morreu no trem.

R: Por que?

M: Assalto, já faz um tempo.

ML: Faz uns 20 anos já. Ela vinha do serviço, à noite 20h30, naquela época 20h30 era tarde e o trem vinha mais vazio, quando chegou em Ribeirão o cara foi assaltar, aí tinha um policial da civil, aí ele reagiu, ele deu um tiro bateu no ferro e pegou nela, ela morreu na hora.

R: Que terror.

M: Morava perto da gente.

R: Quando parou de ir pra Paranapiacaba?

ML: Faz tempo, uns 15 anos.

M: A gente ia pra Santos, era uma delícia, aquela serra.

ML: Devia voltar.

M: Depois parava em Cubatão, tinha lugar que vinha lanchinho ..., pão com mortadela.

ML: Por que não volta mais o trem pra Santos?

R: Por quê? Ainda desce, mas é só de carga. Vocês já ouviram falar na Breda, na Litorânea, na Expresso Brasileira?

ML: Sim.

R: Então, por isso, todas empresas de ônibus, os caras só querem dar dinheiro pra estas empresas.

M: Mas devia voltar, seria tão bom, agora em dezembro nós vamos pro Guarujá.

R: O que vocês vão fazer lá? Alugaram?

ML: Não minha prima mora lá, vamos passar uns dias com as crianças.

M: Antes do natal ou depois do natal, uns três ou quatro dias.

R: Bom, delícia.

ML: Mas de trem era bem melhor, meia hora a gente desce.

M: Se tivesse trem seria melhor, porque as crianças viam a paisagem, nunca andaram de trem.

ML: De Paranapiacaba é meia hora. Os trens estão tudo quebrados no Brás não é? Aquele que fazia antigamente Santos – Jundiaí.

R: Agora é só estrada pra carro.

M: Muita gente descia de trem, levavam máquina pra fotografar a paisagem, era muito bom.

R: Eu desci de bicicleta já.

ML: Você?

R: É.

M: Você é doido, mas foi bastante gente?

R: Foi bastante gente.

ML: Que legal.

M: Tomara que eles consigam realizar os sonhos. Isso daqui é pesadelo.

ML: É uma coisa que daria, era tão bom pra eles mesmos ter um trem pra Santos.

R: Eles teriam que dividir com o trem de carga.

M: Devia dividir os trens de carga!

R: Vamos pensar assim, a carga está indo para o porto para ir para o exterior, e depois vira dólar. O que vocês fazem e quando vão pra Santos vira dólar?

ML: Não.

R: Então, eles só pensam no dinheiro, e de preferência em dólar.

M: Por falar em ficar mais caro o pão subiu hoje.

R: Aumentaram o pão?

M: Subiu.

R: Eu sabia, eu saí de casa hoje com a impressão que estava sendo roubado.

ML: (risos)

M: (risos) Aumentou o pãozinho.

R: Você falou que está vivendo um pesadelo, mas qual é seu sonho?

M: Meu sonho é normalizar isso tudo, melhorar pra todo mundo, mais trem, andar mais à vontade nas conduções, sentar.

R: E no sonho dá pra parar de trabalhar ou vai continuar?

M: Vou continuar, enquanto estiver viva estou na luta.

ML: Pobre trabalha até morrer! (risos).

M: Hoje em dia não dá pra ficar sem trabalhar, o marido não trabalha.

R: Não, mas todo mundo, imagina uma sociedade sem todo mundo trabalhar, eu sem fazer pesquisa, vocês sem ter que ir fazer limpeza.

ML: Você acha que dá? (tom de deboche) ia virar mendigo.

R: É, hoje não dá. Será que um dia vai dar?

ML: Não.

M: Eu acho que é disso daqui pra pior.

ML: Trabalhar ué! Eu queria é ganhar na Loto, ou entrar pra política.

M: Eu não queria ser milionária, eu queria é ter um dinheirinho pra não esquentar a cabeça com conta, mas rica rica não. Milionária não porque não tem paz, tem que andar com segurança, não dá pra viver como quer. E a gente que trabalha já não tem paz sendo pobre, imagina quem tem dinheiro. Então tá bom do jeito que tá, a gente tá em paz, de cabeça erguida, sem medo.

ML: Eu gosto da minha vida.

M: Eu também gosto.

R: Eu também gosto da minha, mas que dá pra ficar um pouco melhor dá.

M: É só o Papai achar que a gente merece um pouco mais que ele dá.

ML: É verdade, cada um tem o que merece.

R: É verdade. Mas é que tem coisa que a gente ganhou que já não vem da gente, deixaram pronto pra gente e a gente tem que se virar.

ML: É verdade.

M: Hoje eu tava falando pra ela, é tão gostoso acordar de manhã e tomar aquele banho e saber que tem um emprego.

ML: Você vê muitas coisas a gente que tá aqui agora no mundo que deixaram pra gente. Que nem os escravos, se não fossem os escravos sofrer naquela época a gente não estava aqui agora.

R: E vocês duas sendo negras, já sentiram alguma ...

ML: A já, tem muito, você sentar na condução e a pessoa não gostar.

R: Ainda hoje?

M: Pouco tempo né, nega?

ML: Faz pouco tempo, ela sentou do lado da japonesa, a japonesa achou ruim.

M: Ela ficou assim (simula se encolher).

ML: A japonesa estava com nojo dela (risos).

M: Ela (a japonesa) ficou no canto, cruzou as pernas assim pra não encostar.

R: Pra não relar? Por que você não falou pra ela, olha aqui a tinta tá presa, não vai te sujar não (risos)

ML: (risos)

M: Eu falei pra ela (ML), mas que raça abusada, vem lá do Japão plantar fruta e verdura pra nós comer e ainda fica com racismo? (risos) Aí ela pegou desceu com uma cara emburrada.

ML: Não queria que ela encostasse. Mas tem muito.

M: Não tem isso não, no trem tá todo mundo junto e se encosta.

ML: Eu trabalhei numa clínica de idosos, porque eu fiz o curso de atendente, naquela época era mais atendente, auxiliar era mais ... Então a gente trabalhou, e tinha uma mulher que era racista, aí eu ia dar banho nela ela cuspiu em mim, porque ela não queria que eu colocasse a mão nela, porque eu era preta.

M: Eu nem ligo, pessoas assim, pobres de espírito, a gente tem que ignorar a pessoa.

ML: É.

M: Pedir a Deus por ela. E vai levando. Porque se você pôr isso na cabeça não sai mais.

ML: Na cabeça, aí ...

R: Mas dá uma certa dor, sei lá.

ML: Não dá não, eu nem sofro.

M: Eu também não.

ML: É ela que é atrasada, não é eu.

R: Chega de sofrer.

ML: Imagina, o que os negros já sofreram por mim, agora eu quero é ser feliz.

M: Eu também.

R: Eu também. Você falou dos escravos ...

ML: Não sofreram tanto? Pensa bem, vamos pôr pra libertar a gente aqui. Não é não? Nossos antepassados.

M: A vida da gente é tão curta pra ficar remoendo mágoa, ódio, por uma coisa banal.

R: É que às vezes essa coisa banal pode tomar um jeito mais agressivo, tem lugar aí que o pessoal mata mesmo, ou machuca, no sul dos EUA, Alemanha.

ML: Uma bobeira né.

M: Mas o Brasil da gente, isso é nosso Brasil. Você não viu aquele cara que mataram, o travesti, um absurdo, mas o Brasil tem racismo de tudo, de gay, de sapatão, de pobre ...

R: De asiático.

M: É, então se você for esquentar com isso você não vive.

ML: Eu não esquento com nada. Ninguém é melhor do que ninguém.

M: Quando morre não tem disso, lugar pra branco, preto, amarelo, vai tudo pro mesmo lugar, e às vezes fede mais do que você. Tem pessoas que é racista que não pode nem secar o corpo porque a pele sai junto. Eu não vou ficar me matando por causa disso.

R: Antigamente essa coisa do movimento negro era mais forte?

ML: Era.

M: Ainda tem, mas o pessoal tenta disfarçar. Tem essa Lei que dá multa, indenização, mas o pessoal não aceitou, a turma disfarça por causa das multas. É que nem no Rio de Janeiro, que quem jogar papel no chão vai ser multado .

ML: Agora ninguém mais joga papel.

R: Isso é educação ou isso é ..., porque eu fico na dúvida se a pessoa entendeu porque não pode jogar papel no chão ou se é só um jeito de na base da violência do dinheiro ensinar a pessoa.

ML: É, na base do dinheiro.

M: Dor no bolso.

R: Imagina pegar esse trem além de lotado tudo cheio de sujeira.

ML: Antigamente é o que eu te falei, xixi, cocô, acho que é por isso que eles mudaram. Mas quem pegava os trens há dez anos eles ainda jogavam. No meio do subúrbio eles jogavam, faziam o montinho em Mauá e jogavam.

M: Pedrada.

ML: Nossa era um horror, ir até a Luz, as moças tudo sujas, é, eu vi, minha mãe viu. Eu acho que esse cara morreu, porque não teve mais, devia ser só um porco que tinha lá. O pessoal tinha que voltar pra casa, não tinha condições de trabalhar mais.

M: Trabalha lá pra São Paulo também?

R: Sim, na USP.

M: Todos os dias você faz pesquisa assim?

R: Sim, porque tem que pegar esse horário maravilhoso.

ML: Nossa, mas assim cedo.

R: É o trabalho. Aí pega isso, escreve tudo no computador e aí faz as análises, junta com as outras conversas das outras pessoas, porque muito do que vocês falaram aqui muitas outras acham a mesma coisa.

M: Pra vê se se tocam.

R: Mas o trabalho não tem a pretensão de resolver o problema, porque a gente sabe que o problema é bem maior. Não é um trabalho de faculdade que vai ...

ML: Mas quem sabe, às vezes dá uma força nas APAE.

R: Eu sou a favor de que não tem que diminuir direito nenhum, só tem que aumentar, porque eles ajudam dono de banco, empresas, fazendeiros, porque não ajudam os que estão mais ferrados.

ML: É que nem tirar a APAE? Aquilo pra mim é como se ela tivesse em uma escola particular, tem tudo lá.

R: Nem escola particular daria tudo isso.

ML: Aí vem o governo querendo tirar, aí o bicho vai pegar fogo, eu sou a primeira.

R: Tomara que não tirem.

M: Tem coisas mais sérias acontecendo. Por que não mexem no salário do chefe de família? É justo um chefe de família ganhar R\$600,00? Pagando aluguel, a maioria tem um monte de filho, pra comer, pras despesas todinha. Como fica?

R: Antigamente quando essas fábricas do ABC estavam funcionando, se os operários falassem aumenta o salário ou a gente não trabalha tinham que aumentar. Mas hoje em dia que nem o caso do seu esposo, que está um ano e meio buscando emprego, se tem uma greve acontece assim: o seu esposo tá procurando emprego não tá? Pode ser até um salário mais baixo, ele vai aceitar. Aí a maioria tem medo e a greve não funciona.

M: O pessoal tem medo de perder os empregos.

R: É um momento difícil.

ML: Verdade, é isso que você tá falando, porque você vê, uma faxina pra diarista é em torno de R\$100,00, mas tem gente que faz por R\$30,00 R\$40,00! Como pode dar valor?

M: O gás está R\$50,00.

ML: Ai quebra as outras. Por que você vai fazer uma faxina de R\$30 ou R\$50?

R: O remédio que vocês tomam pra dor nas costas depois a diária não paga.

ML: Não dá.

M: O custo de vida está muito caro.

R: Vocês estão sentindo isso também? Mistura eu quase não como carne vermelha.

M: Tem que virar vegetariano (risos). Eu falei que em casa eu vou virar vegetariana e todo mundo vai virar também, aí eles abaixam a carne, não vai ter pra quem vender. R\$7,00 o quilo do feijão, a gente trabalha pra comer e ainda muito mal.

R: Uma faxina é super cansativo.

ML: Cansativo, quando você pega uma casa que é limpinha você não se mata, mas tem umas que pelo amor de Deus, só Jesus. E o pessoal vem querer pagar R\$50,00, R\$40,00? Eu não faço.

M: Mas enfim, vai fazer o quê?

R: Sobrevivendo.

ML: Deixa a vida nos levar.

M: É que nem a música do Zeca Pagodinho “deixa a vida nos levar”.

R: Vida leva nós todos.

ML: O importante é ser feliz. Não é nega, com tantos problemas a gente ainda é feliz, não é?

M: É, vamos levando.

R: Já sonharam com o trem já?

M: Não.

ML: Sonhar?

R: É, sei lá pesadelo.

ML: Só se for pesadelo.

M: Sonhar com o trem é pesadelo.

R: Mas já tiveram?

M: Não.

ML: Não (risos).

R: Eu conversei com uma garota que ela sonhava que entrava com um galão de gasolina no trem e punha fogo no trem. Ela pegava lá em F. Morato, o trem lá é muito cheio.

ML: Ave Maria, se é louco. Do jeito que o povo é louco é capaz de fazer isso mesmo.

M: Lá o povo não dá moleza não. Eu já peguei o que vai pra Guaianazes, nossa nunca mais.

ML: Lá é “trexs”, não é igual aqui não. O pessoal aqui é mais educado.

R: É bem menos cheio também. A educação vai junto com a lotação.

ML: A gente sempre fala que o pessoal daqui é bem mais educado do que os da Z/L.

R: Essa semana eu vou pra lá.

ML: Vai lá pra você ver. O pessoal aqui é mais jeitosinho, mais educado. Não, mais educados?

R: Dão uma cotovelada com mais jeito?

ML: Vai pegar o trenzão no Brás pra ir pra Itaquera procê ver. O pessoal se xinga “saí velha”, (risos)

M: (risos)

R: Vai descer?

ML: Vou.

M: Enfrentar o metrozão.

ML: E você vai até onde?

R: Acho que até o Brás.

M: Você pega mais um de Jesus Cristo.

R: Não sei se vou falar mais com alguém não, a gente conversou bastante e o pessoal vai começar a descer.

ML: A gente falou praticamente a viagem inteira.

M: A maioria desce aqui pra pegar o metrô.

R: Antes a conexão era só no Brás?

ML: Falaram que vai voltar pra Luz, vai lotar mais.

R: O metrô às vezes é pior que o trem?

ML: É, mas dá pra ir.

M: A condução me mata.

ML: Eu não me mato não, espero vir um vazio ...

R: Quantas horas por dia vocês passam no transporte?

M: Nossa! Eu demoro, porque eu saio 16h00 do meu serviço eu chego 17h30, são quatro quadras.

ML: Mais de 1h00?

M: Eu não tenho habilidade nas pernas, dãer! Tchau.

ML: Põe o negócio da APAE! Precisando é só vir nesse bate horário, fica com Deus.

R: Vai com ele.

As respostas dos três entrevistados, aqui transcritas na íntegra e, no total dos demais dezenove, nas diferentes linhas, ouvidos, quando questionados do por que de estarem usando o trem, de pronto responderam: “para ir pro trabalho”. Tais falas permitem pensar que o uso do trem está diretamente ligado a uma necessidade, mover-se na cidade. Este deslocar-se não é aleatório e independente. A mobilidade

urbana é componente de uma necessidade que pesa sobre os sujeitos, a fim de que estes se reproduzam, a mobilidade do trabalho.

Este conceito, para não deixar de alicerçar a argumentação em figuras de legitimação e autoridade, criado e desdobrado por Jean-Paul de Gaudemar⁷² (1977, 1981), permite pensar a circulação de pessoas e coisas de maneira a levar em consideração determinações específicas de tal fenômeno no processo de formação e reprodução do sistema mundial produtor de mercadorias, capitalismo, seja ele de mercado ou de Estado.

Os usuários dos trens, proprietários de suas forças de trabalho, por iniciativa própria, levam-se ao mercado de trabalho, porém, distinguindo-se do trabalhador cativo, que através da imposição de uma violência extra-econômica era levado ao trabalho por outrem, ao qual sua força de trabalho era propriedade. Sob uma forma qualitativamente distinta de violência, incide sobre o trabalhador livre, proprietário de sua força de trabalho, uma dominação econômica, indireta e impessoal (POSTONE, 1993), e, por isto, talvez, munida de frieza e letalidade, atreladas à impessoalidade que acompanha a formação do *homem universal*, juntamente com os avanços do trabalho abstrato e sua decorrente forma de riqueza tautológica.

Não é de se estranhar que as pessoas ao serem questionadas sobre a possibilidade, mesmo em sonho, de um dia poderem parar de trabalhar respondam:

R: E no sonho dá pra parar de trabalhar ou vai continuar?

M: Vou continuar, enquanto estiver viva estou na luta.

ML: Pobre trabalha até morrer! (risos).

M: Hoje em dia não dá pra ficar sem trabalhar, o marido não trabalha.

R: Não, mas todo mundo, imagina uma sociedade sem todo mundo trabalhar, eu sem fazer pesquisa, vocês sem ter que ir fazer limpeza.

ML: Você acha que dá? (tom de deboche) ia virar mendigo.

R: É, hoje não dá. Será que um dia vai dar?

⁷² Apresentado no texto “Acidentalmente pressuposta, lógica contraditória e reprodução crítica” que compõe esta dissertação.

ML: Não.

M: Eu acho que é disso daqui pra pior.

Tal tautologia, a reprodução ampliada do sistema produtor de mercadorias, se realiza de forma concreta, afetando a vida dos sujeitos. Participar dos giros e rotações do capital, onde a força de trabalho é ressentida com forças centrífugas⁷³, não é escolha, mas sim necessidade.

Contudo, o status de sujeitos libertos, necessário a esta (aparente) produção de riquezas sem fim, como bem apresenta o senhor Adam Smith (1950), resulta por parte dos sujeitos, em um primeiro momento, usar seu tempo e força de trabalho naquilo que os permita trocar o que produzem por mercadorias e serviços que necessitem.

Individualmente, como no caso dos entrevistados, ou no seu caso particular leitor, esta liberdade cerceada pela necessidade da troca de um trabalho socialmente útil, manifesta-se como uma mescla de busca de satisfação subjetiva, fazer o que gosta e acha importante socialmente, com a garantia de reprodução dos mínimos vitais socialmente determinados⁷⁴.

Tendo de ser um trabalhador útil, a fim de obter em troca de seu tempo e seus esforços concedidos a outrem, ou à sociedade, a forma “equivalente” por seu trabalho, previamente acordada entre as partes, seja na forma de salário, diária ou até mesmo em mercadorias e, não indo contra, *a princípio*, a sua subjetividade e valores morais, estes sujeitos se põem em busca de realizarem-se no mercado de trabalho. Nesta esfera, como desdobramento da aclamada e necessária divisão social do trabalho para o progresso da nação, de acordo com o Sr. Adam Smith (idem) e seus seguidores, as atividades produtivas passaram por simplificações e especializações (MARX, 1983). Assim sendo, o “super sujeito” sofre uma primeira humilhação (HEIDEMANN, 2004), saber que seu trabalho em específico não é em nada

⁷³ Estranhamente o uso dos termos e conceitos da física clássica surge no automático digitar das palavras.

⁷⁴ Dito desta forma já apontam que ultrapassam satisfação do campo energético (comer), do fluido (beber) e se movimentar, o habitat e o reprodutivo, engloba também, o como estas necessidades e através do que elas são atendidas na sociedade do espetáculo desdobrado que vivemos.

insubstituível e diferenciado e, assim sendo, tem de buscar como todos os demais o seu “lugar ao sol”⁷⁵ no pátio alargado da concorrência do mercado de trabalho⁷⁶.

Não bastando tal constatação, decorrente da também defendida concorrência de mercado por Smith, relacionada a oscilações de mercado e principalmente reestruturações produtivas, com o crescente uso de maquinário e automações, aumento da composição orgânica do capital (MARX, 2011), o trabalho indistinto passa ser também desnecessário. Resultando assim, em uma humilhação secundária aos sujeitos (HEIDEMANN, 2004), terem que trabalhar e não terem garantias de conseguir ou de se manterem no mesmo.

Esta digressão se baseia na trajetória narrada por Maria, em que a mesma viu sua força de trabalho empregue no setor “produtivo” de uma firma, ser remanejada para o posto de auxiliar de cozinha, sofre um derrame, passa a receber uma pensão por invalidez, que é insuficiente para sua reprodução e de sua família, forçando-a à retornar ao mercado de trabalho na persona de diarista clandestina (sem registro) para não perder os “direitos” da aposentadoria.

A narrativa de Maria e de Maria de Lurdes, quando comparadas à rápida conversa com Adenildo, permite pensá-las como negativo de um mesmo processo. Um processo em que o trabalho na indústria é decrescente, acompanhado pelo desemprego e subemprego da mão de obra masculina e crescente participação das mulheres no mercado de trabalho. Principalmente nas atividades de serviços e em grande parte, apesar das recentes regulamentações, sem os devidos registros e possíveis garantias.

Roswitha Scholz⁷⁷, levando a crítica desenvolvida no grupo EXIT para momentos da reprodução das relações sociais dentro do capitalismo, passou, em seus estudos, a chamar a atenção dos críticos para o fato de que estes ao tentarem aprofundar suas

⁷⁵ Referência ao filme “Lunes al Sol” de Fernando Leon Arana.

⁷⁶ O capítulo “Simultaneidade Negativa, Comparações nem tão descabidas diante da desmedida do Capital: Luddismo e Quebra-Quebras” apresenta os desdobramentos reais da idealização da “sociedade de trocas” de Smith e seus admiradores.

⁷⁷ Já apresentada no texto “ Fazendo uso da regressão: ...”

críticas ao sistema produtor de mercadorias, elegendo a esfera da produção, o processo de valorização e sua crise imanente como alvos, estavam deixando passar ilesa uma esfera complementar e necessária à esfera produtiva, o âmbito reprodutivo dos sujeitos modernos e a própria forma sujeito.

Para isso, e sua reflexão é muito rica para esta pesquisa, Roswitha Scholz (2000) chega ao conceito de valor-dissociação, onde o valor é, simploriamente aqui exposto, o momento ligado à lógica empresarial de economia de tempo, racionalidade e aumento da produtividade, sendo socialmente vinculado às características dos sujeitos brancos ocidentais, portadores da masculinidade, o patriarcado do valor, o público, àquele que se mostra. Este argumento aponta para uma lógica identitária que se constitui no processo de modernização, em que, características do “Macho Branco Ocidental” (MBO), são referências à atuação dos sujeitos em suas personas. Não raro, são os exemplos de acessos de fúria contra aqueles que no espaço da valorização (aquele que não é o da restrita reprodução) atentam minimamente contra o totem falocêntrico do capital. O lado dissociado opera na lógica do dispêndio de tempo, sob os pulsos emocionais e, muitas vezes, interpretados como sendo de natureza do campo feminino ou feminilizado, advertindo para a determinação social que assim passou a entendê-lo, amar, cuidar, proteger, alimentar. Em certa medida, não é difícil chegar a uma relação entre valor e o âmbito público das relações e a dissociação à esfera privada.

Observa-se, ainda, que nas regiões de explicitada desagregação social, baseadas na troca e produção de mercadorias, como as metrópoles em seu processo de periferização, a representação do valor e seu baluarte MBO são exaltados e seus comportamentos derivados exacerbados. A intolerância e a violência são marcas das relações de sociabilidade. Notamos também que o MBO é sacralizado, o pentecostalismo o diviniza e alimenta as chamadas da consciência identitária, que queima com ódio tudo e todos aqueles que na interpretação da escritura personificam, no processo de dismantelar do sistema produtor de mercadorias, os descartáveis, as aberrações demoníacas. Ora os homossexuais, ora os sujeitos que por tamanha marginalização se encontram em condições de um nomadismo de miséria, ora ainda toma coloração racial, um racismo desdobrado de uma população mestiça e em

grande parte afrodescendente sobre os que, minimamente, não louvam o MBO e sua seita protestante de justiceiros do apocalipse. A realidade concreta da metrópole oferece variados exemplos.

Contudo, Roswitha desenvolve suas reflexões pensando as totalidades concretas por ela conhecidas, no caso, a Europa e seu dismantelar do Estado de Bem-Estar Social. Neste sentido, Roswitha vai observar que, em certos momentos, como os anos das grandes guerras e os que as seguiram, as mulheres de forma atípica foram requisitadas a compor a massa de mão de obra europeia na expansão fordista. Este fenômeno passa a se intensificar e atualmente é parte estruturante do mercado de trabalho, porém, como resultado do colapso modernizador e não mais como “últimos suspiros da valorização” (KURZ). Isto é posto para chamar a atenção de que é importante, ao considerar a teoria da autora, não se esquecer da particularidade do processo modernizador tupiniquim.

O que se quer frisar é que a modernização retardatária (KURZ, 2002) posta em prática pelo Brasil, depois de deixar de ser estratégia da de Portugal, teve o trabalho feminino como participante do processo de valorização propriamente dito em seu processo constitutivo, fato que, talvez pelas características androcêntricas da produção teórica, permaneceu relegado à esfera do menos importante de ser notificado. Novidade, porém, parece ser que, passadas as décadas de desenvolvimentismo (trinta a setenta), o crescimento do emprego feminino cresce em paralelo a um aumento do desemprego da mão de obra masculina. Os dados oferecidos no relatório sobre a participação das mulheres no mercado de trabalho da RMSP, organizado pelo SEAD, ratificam a observação anterior:

A presença das mulheres no mercado de trabalho voltou a crescer em 2012, quando sua taxa de participação aumentou de 55,4%, em 2011, para os atuais 56,1%. Para os homens, esse indicador manteve-se praticamente estável, ao passar de 71,3% para 71,5%.

Após oito anos consecutivos de redução, a taxa de desemprego total feminina permaneceu estável em 12,5%, enquanto a masculina aumentou de 8,6% para 9,4%, entre 2011 e 2012.

Para as mulheres, a estabilidade da taxa de desemprego é decorrente da criação de postos de trabalho praticamente no mesmo número das que se incorporaram à força de trabalho da região.

A geração de novas oportunidades de trabalho foi mais intensa para as mulheres do que para os homens. Entre as mulheres, cresceu o número de ocupações principalmente nos Serviços. (SEAD, p. 1, 2013)

A comum jornada dupla da mulher, tematizada, mas pouco refletida, passa a ser para muitos a única jornada de trabalho que garantiria a reprodução das casas e famílias. Conciliando as vinte e quatro horas métricas do dia nos 365 dias do calendário Romano Ocidental, entre o trabalho, em maioria nas atividades de serviço, com as “obrigações do lar”, uma série de repercussões se desdobraram. Dentre algumas destas, a defesa de uma crescente emancipação do lar enquanto se prendem cada vez mais na esfera do trabalho; um “consumo dirigido”, que eleva a mulher a objeto de consumo e consumidora de objetos (Lefebvre, 1991); gerações quase que inteiras de filhos criados por empregadas e professoras de creches, em maioria, públicas ou particulares de fundos de quintal dos bairros, nas quais as mães se dilaceram diante do pranto desesperado do “menor abandonado” nas instituições de tutela, somado as desconfianças de maus tratos.

A fala de Andréia, 30 anos de idade, entrevistada na Linha 7 Rubi, resume bem o apontamento anterior:

R: E você está há quanto tempo trabalhando em São Paulo? Como é que é isso?

A: Não, não, eu tô trabalhando tem uns dois anos só. Eu era dona de casa.

R: Era dona de casa, e por que começou a trabalhar?

A: Porque enche o saco ficar dentro de casa cuidando de criança, de filho, aí resolvi sair. [...]

R: Chega em casa e tem que fazer o que? O marido ajuda?

A: Fazer janta! Não, ele chega só depois da 00h00. Tem que fazer janta. Cuidar das crianças, dar atenção (carrega a voz).

R: E a limpeza da casa, ele te ajuda?

A: Misericórdia, a gente limpa né (risos), vai limpando. Faz um pouquinho aqui, segunda, amanhã faz outra coisa. Se bem que eu sou assim, às vezes eu chego em casa, sento no sofá e já era, eu durmo até o outro dia. Sem janta mesmo, acordo no outro dia. Já aconteceu isso comigo. A comida das crianças só Deus na causa, mas aí tem que fazer. Meu filho não dorme sem comer arroz, feijão nem a pau (risos).

Assim, não se estranha que grande parte das mulheres entrevistadas quando inquiridas sobre o que faziam no “tempo livre” responderam:

ML: Eu fico em casa com a minha filha, eu fico com ela. Não dá pra passear com ela na rua, eu fico mais em casa mesmo.

O caso de Maria de Lurdes aqui exposto é ainda mais complexo. Mãe de uma filha com distúrbio mental, e sendo a única trabalhando regularmente em casa, deixou os cuidados daquela para a filha do meio, que, desde a sua infância, até os seus vinte anos atuais, prestou-se a zelar pela irmã e pela casa atuando na esfera dissociada integralmente, enquanto a mãe lutava nas limpezas diárias. Hoje, tal medida se desdobra na dificuldade da filha conseguir ser empregada devido à falta de estudos e as sequelas deste “recrutamento solidário” à reprodução familiar.

No âmbito afetivo, como cita Maria em sua fala, a segunda humilhação sob a qual estão submetidos os sujeitos masculinos ganha contornos e profundidade psicanalítica⁷⁸. Posto em questão seu papel de provedor, muitos dos homens passam a introjetar o ser-se supérfluo da lógica destrutiva do capital, de modo a entrarem em estados depressivos e de neurose, alimentando uma pulsão de morte para si e para os que o rodeiam (Späth, 2014). Assim, a violência atrelada a outros elementos, como o alcoolismo e demais dependências químicas, são outros elementos com os quais as mulheres lidam diariamente.

Refletindo aos homens o fracasso “pessoal”, muitas mulheres passam a ser alvo do “macho branco ocidental” colapsado. Este podendo ser o cônjuge, como também qualquer estranho nos trens e a rua. Vale dizer que passam a ser alvos todas as instâncias que remetam à esfera feminilizada. Ou seja, que “atentem” contra a razão do valor: ataques aos homossexuais, crescimento da xenofobia e de ações racistas, estupros, linchamentos públicos... Praticamente todas as mulheres entrevistadas, que foram maioria, relataram terem sido vítimas ou terem presenciado violência sexual.

As mesmas relacionam as condições de superlotação dos trens, o mau-caratismo de alguns sujeitos, com o comportamento, supostamente, vulgar de algumas das mulheres, como o contexto que explicaria tais eventos. O trecho da

⁷⁸ O capital e seu processo esquizóide constituem sujeitos igualmente esquizóides, seu movimento de afirmação e negação constantes resultado do processo de valorização, sob o véu do fetichismo da mercadoria se apresenta como coerência e integridade aos sujeitos que se aferram ao que lhes foi prometido e forçosamente aprenderam como sendo o certo, isto em contradição ao que veem e ao que desesperadamente sentem. Sujeitos esquizofrênicos, paranoico-delirantes em surto, este é o produto do processo de modernização colapsado.

conversa com a já apresentada Andréia na linha 7 Rubi, narra com “riqueza” detalhes de quem vive tais situações:

R: A Sueli disse que você ia contar uma história que a gente iria chorar juntos, conta pra mim.

Andreia: Chorar?!?

R: Ela falou, chorar de rir, chorar de tristeza, eu não sei.

Andrei: Ah tá, foi minha amiga, foi o mês passado, a Socorro, aliás ela está voltando amanhã do Piauí, ela está de férias. Ela estava no trem, nós tava do lado dela, e um rapaz, um homem de aproximadamente uns 38, 40 anos começou a encostar nela.

R: Encoxar ela!?!

Andreia: É, só que ela, ela vacilou porque ela demorou demais de, tipo, fazer um show e cacetar ele né. Ai o cara começou a encostar nela, encostar e tal, até que ela se irritou e começou brigar com ele, discutir. “Desencosta de mim, sai de trás de mim seu safado”. E a colega que estava sentada, a colega viu o cara totalmente com as parte dele armada. Aí o que acontece, nós duas que estávamos sentadas, ficamos revoltadas, queríamos pegar o cara e matar sabe? Só que nós esperamos ela ter a reação primeiro pra nós começar. Aí um xinga pra cá, o cara maior grosseiro, maior ignorante, “eu não tô encostando em você não”, maior bruto o cara, mas tava com cheiro de pinga, cachaça, tinha bebido. Aí, quando pensou que não, a Socorro pegou, na hora do cara descer na Barra Funda, ela pega o cabo, quase de vassoura, mas era do guarda chuva, e fincou no cara assim, começou a furar ele, e ele foi saindo. No que ele saiu, ele pegou os cabelos dela e puxou, ele saiu arrastando ela pra fora, derrubou três pessoas, três mulheres caíram no chão. Aí foi aquela gritaria, nós corremos, o cara deu um pinote nas escadas da Barra Funda, ninguém conseguiu pegar ele. Ninguém conseguiu, tinha um puta de um negão, um cara de quase dois metros do lado. Meu! Poderiam ajudar sabe. Os homens nessa hora não estão nem aí não, se fosse a mulher deles eu queria ver se eles não iam ..., se eles iam gostar. Aí os cara ficaram todo mundo olhando sabe, e o cara saiu todo sujo correndo aí. A colega que estava sentada falou que o cara fez cagada mesmo, fez a maior burrice. Mas aí nós tá de olho nele, que eu não esqueço a cara dele não, entendeu? Quando nós vê ele nesse vagão nós vamo sentar pancada nele, nós não desistimos de pegar ele não. Aí vai juntar a mulherada.

R: E isso é frequente? Volta e meia acontece isso com vocês meninas?

Andreia: Acontece, essa minha amiga ela tem uma bunda que não é dela. Então o que acontece? Ela não tem culpa de ter a poupança grande. Aí os veio, os cara olha e fica doido, parece que ela tá empinando, mas não é, é porque ela tem aquele corpo. Só que ela é assim, encostou nela, até mulher, ela tá olhando pra trás, “meu desencosta”, ela é chata mesmo, ela é minha amiga mais eu falo, ela é chata. Mas nesse dia o cara tirou proveito dela legal. Mas a puxada de cabelo!

R: Machucou muito ela?

Andreia: Nossa! Derrubou foi três, até a Sueli caiu.

E ninuém está. não está. ninuém viu

R: E por que acontece isso? O moço fez a pergunta aqui (um senhor que enquanto eu fazia a entrevista ficava comentando as perguntas e respostas atrás de mim).

Andreia: Por quê? Por causa da pouca vergonha da condução. Porque entendeu, sai trem lotado, demora sair um atrás do outro, e gente é lotado demais, não tem respeito. Se tivesse respeito com a população. Ó é R\$03,00 por cabeça, quanto é que não dá, cada vagão se bobear entra o que? Quase umas 300 pessoas, se brincar.

R: O faturamento da CPTM é de milhões de reais por mês.

Andreia: Então?!? Dizem que vão mudar o negócio, vai ter vagão pra homem e só pra mulheres. Eu acharia muito bom isso sabe, porque não é todo homem. Às vezes eu vejo e percebo muito bem, às vezes tem colega aí que pega a mochila e põe aqui na frente entendeu, põe até aqui na frente a mochila que é pra mulher não achar que tá encostando. A mulher sabe quando está encostando e querendo gracinha e quando o cara evita qualquer coisa. É, mas não é fácil não.

Os boatos de que em um futuro haverá vagões especiais para mulheres é no mínimo assustador, do ponto de vista a revelar o exacerbar da violência que compõe o dia a dia dos passageiros dos trens. A mulher objeto, a “loira da cerveja”, as “morenas Moranguinho” dos programas de TV de auditório, e toda a própria publicidade voltada às mulheres que sensualizam para elas mesmas o símbolo do feminino de desejo, não explica de todo a questão, mas ajudam à compreender este processo de objetificação, particular, que incide sobre as mulheres. Volto a mencionar o texto de Lefebvre (1991) “A sociedade burocrática de consumo dirigido”) como importante caminho de reflexão sobre este momento cotidiano, sentido profundamente pelos sujeitos violentados, mas banalizado no trato sobre o véu do corriqueiro.

Tais narrativas, tragédias do cotidiano, permite-nos pensar o caráter violento, opressor e segregador desta sociedade mediada pela produção e troca de mercadorias. O feminino e o feminilizado são rapidamente alvos de violações, tal procedimento podendo estar ligado, justamente, ao seu contrário, - o valor e seu emanar de masculinidade -, onde a propriedade, neste momento pensado no nível do próprio corpo, é direito inalienável pressuposto com muito mais efetividade do que sobre o campo dissociado. Algo com mais ou menos este sentido: o que é meu é meu (pensa o MBO), o que é seu, incluindo você (o dissociado), é nosso.

Esta reflexão, sendo transposta para a reprodução crítica desta forma social, permite pensar que fascistamente aqueles que não se enquadram nos ditames

“normais” da sociedade de trocas, podem ser banidos desta, de maneira figurativa, mas não por isso menos concreta, com o simples “não serve para ocupar tal cargo” ou “não pode andar por aí sozinho”, mas também de forma literal, quando a qualidade de desqualificado, supérfluo ou desejável passam coincidir sob determinadas camadas da população, limitando sua circulação e no limite o estar vivo.

Alimentando, ou melhor, extravasando a violência das abstrações da produção de riqueza tautológica da forma mercadoria para todas as instâncias e momentos das relações sociais, cresce, no seio da sociedade, a percepção da crescente agressividade enquanto integrante da mediação entre os sujeitos. Expressão da reprodução colapsada da valorização com a permanência da mediação social por via da mercadoria.

Talvez seja isto o que Antonio Januário, entrevistado na linha 9 Esmeralda, “a menina dos olhos da marginal pinheiros”, aquela que nos seus primeiros anos de funcionamento tocava música clássica para os usuários ouvirem, chame a atenção quando narra o que presenciou no período que trabalhou como segurança do Hospital Grajaú em sua narrativa de mobilidade do trabalho:

R: Você está um tempão na área de segurança?

A: Quinze anos já. Eu trabalhei no comércio primeiro. Trabalhei quinze anos no Barateiro, fui subgerente, comecei empilhando garrafa, fui pra fiscal, subencarregado, encarregado e subgerente. Aí foi quando o Pão de Açúcar que comprou o Barateiro e na transição eu estava de férias, eu achei que iam me mandar embora. Se tá de férias né meu, falei vou ser mandado embora. Mas não, eu consegui ficar com eles mais uns quatro anos e meio. Aprendi muito com a diretoria do Abílio, aprendi muita coisa. Assim, da parte administrativa, gerencial. Ele era um cara bem rígido em termos de organização. Não à toa que ele competia com Carrefour, entre nós né. Mas infelizmente não consegue, o Carrefour é ..., tem aquele domínio já do comércio.

R: E aí depois você saiu ou cortaram?

A: Cortaram, eu pedi um aumento digno. Porque chegou uma fase que ele começou a comprar muitas lojas de atacado e varejo e aí eu que saía pra inaugurar as lojas, montava a loja, dava treinamento pro pessoal, colocar os funcionários no sistema Pão de Açúcar. Um padrão, porque a pessoa trabalha de um jeito na época de uma empresa, quando muda tem que dar um suporte. Quando eu pedi o aumento eles me desligaram. Acharam que eu não merecia ganhar, aí eu saí. Foi onde eu entrei na área de segurança, que eu vi que era uma área que tava crescendo.

R: Como foi esse começo nessa área?

A: Foi difícil, tive que fazer curso...

R: Dá medo?

A: Não, dá medo assim, quem trabalha em carro forte, eu nunca quis fazer carro forte porque é perigoso, assalto. Porque bandido quando chega ele chega pra tudo ou nada, ou ele ganha ou ele perde. É aquele ditado “antes que ti olhe minha mãe te olho na cara”, cê acha que ele vai perguntar se você tem família? O negócio dele é o dinheiro, o valor. Fiz o curso na Estrela Azul, é registrado pela PF na carteira também, porque senão você não pode fazer o curso. Aí eu trabalhei, foi onde eu entrei no Hospital Grajaú, trabalhei dois anos e meio no hospital. Vi muita gente perdendo parente, esses moleques novo todo chegando baleado, porque vai pro mundo do crime e é aquele ditado “quero coisa fácil”. Aí é onde uma hora você acha o seu. Você consegue, mas uma hora você acha o seu. Você vê, eu trabalhei dois anos e meio lá, eu só vi um senhor de idade, um, e eu não esqueço até hoje, sete tiros, cara, aquilo me chocou pra sempre. Eu lembro da cena, a princípio eu tirei ele do carro e ele tava falando, cara, aí passou por três cirurgias e quando foi de 05h00 da manhã ele não aguentou e veio a ter o óbito. Os moleque tava trocando tiro lá pro lado do Cocaia lá, foi o único, porque a maioria era tudo dezesseis, dezoito e dezenove anos, tudo molecão. É aquele ditado “coisa fácil”, aí quando não consegue anda com má companhia, pega uma arma e vai roubar pessoas na rua. Conquistar as coisas assim, tomando dos outros.

R: Você estava comentando do *tablet*, máquina fotográfica, essas coisinhas que antigamente eram uma nota e hoje em dia prá nós virou coisa boba. Isso tem muito a ver também, você não acha? Como se todo mundo tivesse que ter seu *tablet*, seu tênis muito louco, sua bombeta etc.

A: Eu tava pensando nisso sabia, mas não sou ligado nisso.

R: A gente não, mas essa molecada aí se não está de Nike não tá calçado, se não tá de celular “bom” não tá bom pra ele.

A: O *tablet* a mesma coisa, uma jaqueta da hora, uma calça de marca, isso é ilusão. Eles só vão dar valor quando ficá velho. Vai ter os filhos, passar pelos apertos. Eu nunca me iludi com essas coisas não, cara.

De acordo com a narrativa de Antônio, em sua traumática passagem por um hospital da periferia da Zona Sul paulistana, as vítimas do “crime” compõem um padrão; jovens, moradores da periferia e, como lembra Caldeira (2000), em maioria afrodescendentes.

A fala de Antônio, e sua passagem do ramo de vendas para o de segurança, podem ter contribuído para sua compreensão da esfera de dominação que o consumo e o imperativo do aparecer ser da sociedade do espetáculo (DEBORD, 1997) exercem

sobre os sujeitos monetarizados⁷⁹ sem dinheiro (KURZ, 2008). Os logotipos e o espírito das grandes marcas, repletos de “essência” e “autenticidade”, perceptivelmente sensíveis vendo as propagandas, contribuem para com a formação de alguma estima naqueles que sabem que, em uma viela escura ou na margem de uma represa, podem ser vítimas do fascismo de mercado, seja pelas mãos dos concorrentes diretos⁸⁰ ou da dos protetores da ordem do estado, membros das forças oficiais de repressão, que também sofrem com o desmantelar da sociedade da troca, atuando como procedimento padrão entre o lícito e o ilícito para sobreviverem.

Todas estas reflexões, que até o momento foram apresentadas neste capítulo, surgiram de conversas com os usuários dos trens sobre os motivos que os levam a serem usuários diários do mesmo e indagações sobre os eventos de quebra-quebras. Mas, antes de entrar nas falas que se relacionam diretamente com estes eventos, não se pode deixar de falar sobre o motivo que precede o de quererem ou não quebrar os trens, uma vez pressuposta a necessidade de trabalhar, que “nem em sonho se pode imaginar” livre de tal determinação, como dito por Maria e Maria de Lurdes: morar longe de onde trabalham.

Propriedade privada do solo, este termo resume a questão. Mas de que modo? Componente da tríade do Capital, a terra é em tal forma social um elemento sobre o qual a lógica da valorização e de transformar dinheiro em mais dinheiro também opera. Sendo de direito do proprietário de terras e imóveis o de usufruir de seu bem, dando-lhe os devidos fins de interesse social, o mesmo é reconhecidamente detentor do direito a ser recompensado por seus esforços de aquisição e abstenção de usá-los⁸¹. Esta é em linhas simplistas a estrutura jurídica e moral, do dito direito positivo, que

⁷⁹ O corretor do Word sabiamente, como todas as “máquinas de adorável graça” sugeria o termo “monitorados”, sendo extremamente pertinente.

⁸⁰ Esta questão parece ser em São Paulo bem menos presente no tocante a rivalidade de grupos criminosos, como por exemplo ocorre no Rio de Janeiro, a mega organização do Primeiro Comando da Capital pelo o que se sabe normatizou e moralizou as atividades ilícitas com grande semelhança ao campo regulatório e de atuação do Estado para este segmento da “economia de saque” (KURZ, 2003). Contudo, a concorrência entre os sujeitos que oficialmente adquiriram seus bens, manifestada por via da manutenção do direito à propriedade e da “legítima defesa” não deixa de gerar vítimas dos “dois” lados.

⁸¹ Estas palavras são quase que uma citação direta de Smith (1950).

resguarda todo um processo de operações de compra, venda, locação, especulação e expropriação imobiliária.

Dentre as já comentadas necessidades vitais socialmente determinadas, o morar é uma das componentes que nos grandes centros urbanos destaca-se pela relação entre a especulação de oferta e a demanda posta em prática pelos agentes e proprietários imobiliários, que não são apenas o Estado, as grandes incorporadoras e agências imobiliárias, mas sim, todos os que possuem a propriedade (legal ou não) de um imóvel que não é usado diretamente para viver, e os que necessitam viver em algum lugar. Esta última situação é corriqueira nos bairros periféricos e nas favelas⁸².

Operando sobre uma lógica de remuneração de renda do solo confusa, o mercado de terras e imóveis tem como medida das taxas de renda, não a fertilidade natural ou corrigida (diferencial I e II), como o uso do solo na atividade agrícola, mas a oferta do que Castells (2006) chama de equipamentos de consumo coletivos, o que outros autores apontaram como indicadores de urbanidade e, talvez desviando o sentido da expressão cunhada por Damiani (2008, 241) como composição orgânica do espaço.

Tal lógica posta em prática se efetiva com o encarecer do preço do solo e consecutivamente dos imóveis, assim como o de seus aluguéis, nas áreas melhor assistidas de tais equipamentos (forma fenomênica da maior composição orgânica do espaço) e seu barateamento à medida que vão se tornando rareados. Este processo acaba por intensificar o caráter monofuncional que as casas e bairros passam a exercer. Processo simultâneo de constituição de centralidades e periferias (DAMIANI, 2008, 246). A simplificação e especialização pela qual historicamente passou as atividades produtivas até se tornar simples trabalho abstrato, ou melhor, “abstraível” nas operações de produção e circulação ampliadas, produzem igualmente um espaço

⁸² “Nas favelas paulistanas, as casas são de alvenaria e contam com eletricidade e água, sendo o esgoto ligado à rede pública, presente em 60% dos domicílios. O locador reside no mesmo imóvel que o locatário em 24,43%, e na mesma comunidade em 50% dos casos. Assim em ¾ das unidades faveladas alugadas, locador e locatário são seguramente do mesmo estrato social. São os próprios favelados que constroem unidades ou quartos para alugar e complementar sua renda”. (PASTERNAK E BOGUS, 2014)

da simples reprodução da vida enquanto somente potência de força de trabalho. É o habitat em um sentido desviado das ciências ecológicas, mas que por tal aproximação permitem pensar os desdobramentos da fetichização das relações sociais, sendo uma crítica à noção naturalizante, destacando a determinação social e sua constituição histórica. Este aspecto é abordado por Lefebvre (1999) e desdobrado por Damiani (2008), onde a produção do espaço passa a ser central à reprodução fictícia do sistema produtivo colapsado, não por fazer girar as cifras nas bolsas de valores e toda uma cadeia de negócios somente, mas por repor de maneira cada vez mais crítica, as relações sociais de produção e reprodução.

O espaço como um todo move-se, economicamente, segundo as necessidades da economia urbana, voraz, inteiramente baseada na urbanização como negócio. Sob esse fundamento, não há como identificar um sujeito, senão aquele imanente a própria economia *desumanizadora*. Não há um sujeito e seu habitat, como moradia degradada; há o habitat, negando o habitante, no interior de uma economia, que nega, contraditoriamente, o trabalho. (DAMIANI, 2008, 240) (Destaques da autora)

Esta soma de fatores, liberação do trabalho em uma relação social mediada pela mercadoria e a posição central que os negócios derivados da produção do espaço, constituem-se como intensificadores da mobilidade dos sujeitos na RMSP. Isto está presente e todas as falas das pessoas com que foram travadas conversas e suas narrativas organizaram a busca pela conceituação anteriormente elaborada.

Por exemplo, o caso de Andreia que em busca da propriedade deixa uma área periférica da cidade e vai morar em um município periférico da RMSP.

R: Onde você mora?
Andreia: Moro Francisco Morato.
R: Você é vizinha da Sueli?
Andreia: Quase.
R: E você é de São Paulo?
Andreia: Sim, da zona sul, morava no Capão Redondo.
R: E veio para cá por quê?
Andreia: Por que aqui as casa é mais barata né, ai comprei aqui em 2003.
R: Chegou a comprar, não paga mais aluguel então?
Andreia: Não pago.
R: Na zona sul você pagava aluguel?
Andreia: Não, é que eu casei mesmo e vim morar pra cá. [...]

R: Conta pra mim como é a sua vida aqui em Francisco Morato. Como é sua casa?

Andreia: Quatro cômodos, é particular, particular entendeu, é tranquilo o lugar.

R: O bairro como é?

Andreia: Tranquilo, o Jardim Vassouras é tranquilo, pelo menos onde eu vivo. Da onde que eu vim, da favela, isso aqui é o paraíso.

R: Você era de que lugar lá do Capão?

Andreia: Capão Redondo mesmo, bem no centro. Lá é bem agitado o lugar, aí bem agitado, totalmente diferente daqui, aqui é sossego.

R: Lá o movimento era forte?

Andreia: Muito, de moto, de carro, de pessoas, fumando droga na rua de dia, de noite, eles não respeitam. Tipo sexta feira à noite tem funk e todo mundo é obrigado a ouvir, ninguém pode dormir. Eles desligam às 05h00 da manhã. Não é fácil a vida lá.

R: Aqui é sossego então?

Andreia: Aqui é totalmente sossegado.[...]

R: E no seu tempo livre, o que você gosta de fazer?

Andreia: Ixi moço, não posso falar não, é secreto.

R: Dá uma dica!

Andreia: Ir pra mata atirar.

R: Ir pra mata dar uns tiros?

Andreia: Descarrega tudo de ruim em mim, fico boa.

R: Com qual calibre?

Andreia: 38, AR15 ... é o que eu gosto.

R: Tem muito mata em Morato?

Andreia: Meu Deus! Isso é minha revolta, tem tanto mato e não tem um parque digno para as crianças. Não tem nem parque naquele lugar. Isso é o que mais me revolta. Diz, diz ó, como é que diz? O Ronaldinho, que ele quer fazer um trabalho aí, e levar o esporte para as cidades e tal.

R: O jogador gordinho?

Andreia: É o dentuço safado, é. Por que ele não coloca um parque aqui em Morato com tanto mato desse? Coloca nada, nada.

R: Então não tem opção de lazer de ...?

Andreia: Tem nada, tudo o que vai fazer tem que pagá, ou se tiver carro tá de boa, tem o parque do Jequirí, em Franco da Rocha, tem o parque em Jundiaí. Mas e quem não tem carro? Tem que se virar, tem que ir de trem ou de ônibus.

R: É tudo fora da cidade?

Andreia: É, fica contra mão né, entendeu? Mas, ali deveria de ter um parque pras nossa criança. (ao fundo Sueli diz “conta como é que é o trem de final de semana”.) Final de semana, pelo amor de Deus. Ainda bem que eu não pego, não pego. Porque meu marido pega, porque, vixi! É terrível, ele sai de casa às 11h00 pra você ter uma ideia, sabe? 11h00 em ponto pra 14h20 tá na porta do prédio da empresa. E chega quase 01h00, domingo e sábado. Demora demais!

R: Tem pouco trem rodando?

Andreia: Pouco trem, vixi, bem pouco mesmo. Quem trabalha de sábado e domingo, sente na pele o que é isso daqui. Tanto que em Jaraguá quebraram um monte de coisa lá, o povo revoltado.

R: Quando foi isso?

Andreia: Foi sábado.

R: Quebraram por que não tinha trem?

Andreia: Quebraram revoltado porque tava demorando demais, aí manda descer, lota a plataforma. O pessoal não quer saber disso, o pessoal que quer saber de chegar no trabalho. Tipo, sair com as crianças e pegar trenzão, nem pensar. Que nem eu ir visitar minha mãe, eu ia todo sábado, eu até desisti de ir, porque os trens tá com a maior palhaçada, daí eu nem vou. Prefiro ficar em casa.

Na construção descritiva que Andreia tece pode-se ver distintas formas da expressão do processo de produção do espaço em sua urbanização crítica, ressaltando o capital enquanto sujeito, o que sujeita os sujeitos do trabalho enquanto habitantes do habitat que os nega. Portadores apenas de suas forças de trabalho em uma economia em que o trabalho do ponto de vista produtivo é supérfluo e prescindível, constituindo-se em seu período “tardio” (MANDEL, 1982) e de reprodução fictícia (KURZ, 2002), onde o capital se pretende autonomizado do momento produtivo, desdobramento das relações fetichistas de produção em que o capital apresenta-se como capaz de valorizar a si mesmo (MARX, 2011) e como desdobramento disto, tendo a forma dinheiro destaque nesta passagem, os sujeitos passam a ter as operações na esfera financeira como momento privilegiado e determinante de sua reprodução. É a esperança da propriedade e o pesadelo dos grilhões do medo de perder o que lhes foi permitido acreditar um dia vir a ter para sobreviver.

Deste modo, a movimentação do capital financeiro cruza os mares em busca de valorizar-se ficticiamente, deixando por onde passa terras arrasadas e edificando Oásis de valorização e perpetuação de reprodução das relações sociais mediadas pela mercadoria. A produção espacial e reprodução dos sujeitos monetarizados em sua proletarianização absoluta (DAMIANI, 2008) são determinadas pelo acesso a este dinheiro sem valor, mas não menos munido de poderes físico-metafísicos.

Nas entrevistas, a fim de ter conhecimento de como as pessoas se relacionavam com o fator creditício, expressão mais simplória do capital fictício em seus giros em tempo negativo, houve certa surpresa em ouvir o quão cientes os sujeitos estão de sua dependência com o crédito para suprir suas necessidades e desejos. A surpresa talvez derive da posição que o pesquisador exerça e de como a teoria idiotiza o teorizado, uma vez que é lógico para aquele que não tem acesso ao crédito que a vida dele vai

✱
✱

ficar em condições extremamente precárias, e, desta forma, com pesares acaba positivando o crédito, ao mesmo tempo em que reconhece que o que ganha, e como se reproduz, não é o suficiente para “sobreviver”. Um jogo de consciência crítica com positividade pragmática, diferente do radicalismo cobrado pelos bacharéis de fuzil crítico na mão, financiados pelas bolsas de estudo do Estado.

No caso de Adenilson:

R: O salário que você ganha dá para sustentar a casa ou tem que fazer uma dívida de vez em quando?

A: Dá suave.

R: Tem alguma prestação hoje em dia ou não?

A: Só o carro agora.

R: Quantos anos de prestação?

A: Eu fiz em três anos.

No caso de Maria:

R: E você recebe quanto por mês no serviço de doméstica?

M: R\$1000,00 e a passagem.

R: E com esse dinheiro é pra você o esposo ...

M: Água, luz, o esposo no momento só faz mesmo pra mistura pro pão e pro leite.

R: E esses R\$1000,00 uma parte fica nas despesas fixas da casa e a alimentação as vezes tem fazer no cartão ou não?

M: É, eu passo no cartão, aí eu parcelo porque senão não dá.

R: Outras dívidas tem?

M: A gente sempre tem, a gente que é mulher quer a casa bem montadinha, faz contas.

R: Atualmente está na prestação do que?

M: Da máquina que eu comprei. Eu pago pouquinho, mas já pesa no orçamento. E é assim.

E de Maria de Lurdes:

R: Quanto você está recebendo lá?

ML: R\$1000,00 (por mês), quatro dias (semana).

R: Registrada?

ML: Não. Diarista, eu trabalho dois dias numa casa dois dias numa outra. E me paga R\$1000,00, e a casa é pequena. Tá bom!

R: E o salário do marido quanto que é?

ML: R\$1200,00.

R: então vocês ganham R\$2200,00 por mês?

ML: É.

R: E três filhos?

ML: É, mas uma trabalha.

R: E pra cuidar da casa, da conta este dinheiro ou tem que fazer dívidas de vez em quando?

ML: Ah é! Tem que fazer dívida, não tem jeito.
 R: Qual é a dívida do momento, qual é a dívida que vocês costumam fazer mais?
 ML: Cartão de crédito!
 R: Pra comprar o que principalmente?
 ML: Material, estava construindo, e o que ajudou foi o cartão de crédito, você sabendo usar dá pra fazer. Porque parcela, antigamente você não conseguia parcelar nada, você ia fazer uma conta e aí diziam “não dá, o que você ganha não suporta”, agora não, está bem melhor. Você sabendo controlar você consegue fazer. Eu consigo, ele consegue, vai a gente compra, paga em três vezes, aí a gente paga e faz outra e divide em três vezes e vai fazendo assim.
 R: Tem que ser né, um monte de gente é só assim que consegue. A filha que trabalha faz o que?
 ML: Ela trabalha no CB, em telemarketing, agora está fazendo faculdade de educação física pela FIES.
 R: É financiado pela a Fies?
 ML: É.
 R: E quando ela vai pagar? Quando ela se formar?
 ML: É. Será que dá certo?

A dúvida levantada por Maria de Lurdes é parte do que se acredita nesta pesquisa ser fundamental para uma aproximação dos múltiplos fatores que se ligam a ação dos usuários dos trens em realizar os quebra-quebras. O assombro permanente, a contínua suspeita de que o que não está bom pode vir a piorar, sendo as condições cotidianas sintomáticas de tal indagação. Os trechos das falas acima expostos, abrem caminhos para pensar deste modo.

Atrelado quase que automaticamente nas conversas pelos indagados, surge junto ao crédito a figura e intervenção do divino.

R: Tem religião?
 M: Eu sou evangélica.
 R: E te ajuda no dia a dia?
 M: Eu gosto de ir, mas ajudar não ajuda, a gente tem que dar, ao invés de ajudar a gente tem que dar. É o dizimo, os 10%.
 R: o que você acha dessa coisa de ser 10% do salário?
 M: Eu acho assim, que tá escrito, a gente tem que dar a parte do senhor, quando eu posso eu dou, quando não eu dou o que eu posso. E tem dado, tem multiplicado, a minha vide ele tem ajudado muito. Se não fosse ele o que seria da minha vida? É coisa de Deus mesmo. Porque o que eu ganho e o que eu faço, Deus não tem deixado faltar nada na minha casa nem para os meus filhos. Eu pago a piruá da escola para meus filhos irem pra escola, porque eles estudam período integral. Então é o senhor mesmo que me ajuda, porque eu não tenho condições de fazer isso tudo. Parece que multiplica mesmo o dinheiro.
 R: O senhor ajuda lá encima e aqui você faz a correria?

M: É, a gente é recompensada, agente acha que não, mas é coisa de Deus. As vezes eu penso: “não vai dar pra fazer isso daqui”. Ele entra com a providência. Que nem teve um mês que ou eu pagava cartão ou eu fazia a despesa, e Deus deu condições pra mim, ele deu condições de eu parcelar, e bem pouquinho na parcela e deu pra eu parcelar essas duas coisas. E a fé também a gente tem que ter muita fé em Deus, sem fé você não chega em lugar nenhum hoje em dia tá difícil e sem fé você não chega em lugar nenhum. A gente vai se diverti mas tem que ter aquela fé.

R: Ter aquela esperança no dia a dia?

M: É.

As condições de miséria ampliadas desdobradas juntamente com o processo de urbanização crítico, derivadas da dialética negativa do capital para com suas categorias, intensificando o fetiche da forma dinheiro, contribui à indagação de se não está surgindo um messianismo do crédito. Fiéis guiados não por um messias Antônio, mas pelos conselheiros da “Fazenda”, do Banco Central, das agências de fomento nacionais e internacionais. Tais agendas, recebidas, introjetadas e propagadas através dos evangelhos nos cultos das igrejas de garagens nas periferias, nos grandes templos faraônicos que dão novos usos aos templos da produção das antigas fábricas e concessionárias de automóveis. “O Paraíso não está nos céus” dizem os pastores aos cordeiros do senhor, que em seguida os incentiva a almejar por esmero e merecimento as provas da benção através do sucesso material.

Já imbricados, não se pode saber se Deus é o dinheiro, ou se o Dinheiro é deus, por mais que nas bocas de alguns jovens das periferias o verso do Racionais MC's afirme: “[...] Mas em São Paulo/ Deus é uma nota de 100 [...]” (Mano Brown, Vida Loka Parte II). Um posicionamento é tomado, e de ambos os lados D é transformado em D'.

Neste reino terreno os sujeitos narram condições de exacerbação da objetificação que se encontram, são submetidos e submetem-se uns aos outros, não sendo poucos os que fizeram relações das condições de transporte a qual estão submetidos com a de carga animal e no caso das duas entrevistadas, as “Marias”, às condições dos navios negreiros, sendo o deplorável fermento de sua fé a própria miséria da sobrevivência (MENESES, 1937). Situação esta que, sagazmente Pierre George (1978) percebeu ao apontar que o “tempo intermediário”, aquele despendido no ir e vir da massa trabalhadora de seus lares aos locais de trabalho, é parte

integrante do constrangimento do âmbito do trabalho sobre a “vida” dos sujeitos. Condições estas que, desdobradas do processo de reprodução do capital, colocam as pessoas em ponto de se perceberem como concorrentes e, o outro, o que não sou eu, interpretado como constrangimento de sua circulação, o empecilho a realizar-se no metabolismo vampiresco, o estorvo é o outro, as mônadas se repelem, por mais que estejam ainda mais próximas e dependentes.

Porém, na contradição do isolamento compartilhado em condições críticas desperta-se o desejo comum da destruição do que a altura das mãos pode-se destruir e representa a lembrança concreta da condição de descartáveis, que individualmente os sujeitos sentem pesar sobre si em conjunto a dispositivos que reforçam o indivíduo, a casa, a família, a conta corrente, a propriedade privada, a dívida, o registro de identificação, o processo de escolarização, o celular, o aparelho de som pessoal, o posto de trabalho, os bairros e ruas “inseguras”, o aparato de segurança, o dízimo da igreja, o enclausuramento diário nos transportes na metrópole. Conteúdos do espaço da valorização, preenchimento dos interstícios do cotidiano com micropoderes (FOUCAULT, 1983), que simultaneamente docilizam e amarguram os corpos, a forma mercadoria e o deus Dinheiro monetarizando as almas na cruzada real.

Em uma relação dialética negativa, a humilhação secundária de ter que converter tempo de vida em dinheiro, em condições cada vez mais dificultosas, o transporte, aquele tempo intermediário componente do constrangimento do trabalho sobre a esfera da reprodução, obedecendo os ditames da economia de mercado, por mais que no caso dos trens seja ofertado pelo Estado, atua sob a lógica de uma concorrência e economia de recursos que se manifesta nas condições de serviços que a população tem à sua disposição. Este descalabro sendo aqui lido como o explicitar da falência e colapso de um projeto de sociedade baseado na produção de riqueza em sua forma abstrata e tautológica, que por assim ser abstrai todos os meios em busca de seu fantasmagórico objetivo.

Se no tempo de Ludd o medo das corporações era o de ver seus membros e sociedades convertidos a puro marionetes das máquinas e autômatos, pensamos ser hoje o pânico dos quebradores de trens, raros e pontuais, o de converterem-se nos

impossibilitados do consumo socialmente vital. Vemos um processo de transformação do sujeito em simples produtor e de simples produtor a mero consumidor. Movimento este que solapa desta forma social específica de relacionar-se e de se organizar com base a atender a reprodução do capital, seus próprios fundamentos, - o trabalho -.

As luzes do estouro da modernização espelham-se para o devir, iluminando feições de amargura, desespero, exaustão e miséria. As ruínas deste processo iluminado com o timbre do dinheiro e disparos das baionetas atômicas, torna cada qual no vigilante eterno de si e dos outros. Internamente a cada consciência uma torre panóptica está edificada.

Porém, no interior de cada Black-out estrutural do pretenso “eterno momento da produção”, aqueles que nas luzes foram gerados, um estranhamento é vivenciado, a sensação da duplicidade do sujeito sujeitado, ser pulsante enquadrado, insatisfação com as condições de sua reprodução ao mesmo tempo em que consciente de sua miséria, deseja aquela, que é no horizonte curto das possibilidades, a suposta garantia de sua reprodução.

O caráter destrutivo não é de todo despretensioso no interior da urbanização crítica. Ateia-se fogo, mas não com a intenção da extinção radical da dominação sem sujeito. O desejo possível impossível compartilhado é o do refinamento das imposições, algemas de seda, melhores salários, aluguéis mais baratos, celas limpas e privativas, paus de arara nos trilhos, velozes, iluminados, seguros e monitorados.

Bibliografia Suportada

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

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

_____. Modernização e Reprodução Crítica. *Agroindústria do Leite e Contradições do Processo de Acumulação*. Geosp, v. 24, p. 63-108, 2009.

_____. Crise Imanente. Abstração Espacial. Fetiche do Capital e Sociabilidade Crítica. *Terra Livre*, v. 34, p. 37-62, 2010^a.

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

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

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

BORGES, Basanufo Gomides. O despertar dos dormentes. Goiania, Cegraf, 1990.

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

CASTELLS, Emanuel. A questão urbana. São Paulo, Paz e Terra, 2006.

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

CPTM. Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Dados Gerais. Disponível em: http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/gerais.asp . Consultado em: 02 out. 2012.

- CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo, Ed. Ática, 1989.
- DAMIANI, Amélia Luisa. Urbanização crítica e situação geográfica a partir da Metrópole de São Paulo. In: Geografia de São Paulo. São Paulo, Contexto, 2004.
- DEBORD, Guy. A sociedade do espetáculo: comentários sobre a sociedade do espetáculo. Contraponto, Rio de Janeiro, 1997.
- DIÁRIO do Grande ABC. Tumulto em Francisco Morato Fecha estação da CPTM. Disponível em: <http://www.dgabc.com.br/News/5949528/tumulto-em-francisco-morato-fecha-estacao-da-cptm.aspx>. Consultado em: 01 out. 2012.
- DUARTE, Claudio R. A mobilidade no inferno proletário: a vida nos trens da hiperperiferia de São Paulo. In: *Sinal de menos*, Ano 5, Edição Especial, 2013. Disponível em: https://dl.dropboxusercontent.com/u/65249844/DUARTE_Claudio_A_mobilidade_e_do_inferno_proletario.pdf, Consultado em: 17 mar. 2014.
- FOUCAULT, Michel. Vigiar e punir: história da violência nas prisões. Rio de Janeiro, Ed. Vozes, 1983.
- _____. *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro, Graal, 2008.
- GAUDEMAR, Jean Paul de. *Mobilidade do trabalho e acumulação do capital*. Lisboa, Estampa, 1977.
- GEORGE, Pierre. *Populações Ativas*. São Paulo/Rio de Janeiro, Difel, 1979.
- GONÇALVES, Glauco Roberto. A crise da cidade em jogo: o futebol na contramão em ruas da Penha. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2011.
- GONÇALVES, Jean Pires de Azevedo. Ocupar, Resistir, Construir, Morar. São Paulo, 2012. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- GOTTDIENER, Mark. A produção social do espaço urbano. São Paulo, EDUSP, 2010.
- HARVEY, David. Condição Pós-Moderna. São Paulo, Edições Loyola, 2008.

_____. O enigma do capital e as crises do capitalismo. Boitempo, São Paulo, 2011.

HEIDEMANN, Dieter. Os migrantes e a crise da sociedade do trabalho. humilhação secundária resistência e emancipação. In Migrações. discriminações e alternativas. São Paulo: Paulinas/SPM, 2004.

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

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

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

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

KURZ, Robert. A ascensão do dinheiro aos céus. Mai. 2002. Disponível em: obeco.planetaclix.pt/rkurz101.htm , consultado em: 10 mar.2012.

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

_____. Guerra de ordenamento Mundial: Os fantasmas reais da crise mundial. Jan. 2003. Consultado em: 27 out. 2013. Disponível em: <http://obeco.planetaclix.pt/rkurz175.htm>

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

_____. Entrevista com Robert Kurz. (Carta Capital – São Paulo). Mai. 2008. Disponível em: <http://obeco.planetaclix.pt/rkurz291.htm> Consultado em: 26 out. 2014.

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

_____. Posição: contra os tecnocratas. São Paulo, Documentos, 1969.

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

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

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

_____. A vida cotidiana no mundo moderno. São Paulo, Ed. Ática, 1991.

_____. Revolução urbana. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 1999.

LENCIONE, Sandra. Regiões metropolitanas do Brasil. Radiografia da dinâmica recente do emprego industrial e da remuneração do trabalhador. In: América Latina: cidade, campo e turismo. São Paulo. CLACSO, Dez. 2006. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemons/06lenci.pdf>, Consultado em: 04 dez. 2013.

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

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

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

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

_____. Suburbio. São Paulo, Ed. Unesp, 2002.

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

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

- MENEZES, Djacir. O Outro Nordeste: Formação Social do Nordeste. Rio de Janeiro, Ed. José Olympio, 1937.
- NETO, Helion Póvoa. Migrações internas e mobilidade do trabalho no Brasil atual. Novos desafios para a análise. In: Simpósio Internacional Migração: nação, lugar e dinâmicas territoriais. pag. 45-56, São Paulo, Humanitas, 2007.
- OLIVEIRA, Francisco de. Uma elegia para uma re(li)gião. São Paulo. Ed. Paz e Terra, 1998.
- PAIVA, Carlos. Distribuição da população na Região Metropolitana de São Paulo. 2008. Disponível em: <http://observasaude.fundap.sp.gov.br/RgMetropolitana/Condio%20de%20Vida%20e%20Sade/Informa%C3%A7%C3%A3o%20Demogr%C3%A1fica/PopRMSP07.pdf>, Consultado em: 01 out. 2012.
- PASTERNAK, Suzana e BÓGUS, Lucia Maria Machado. Habitação de aluguel no Brasil e em São Paulo. In: Cadernos CRH, vol. 27, no. 71, Salvador, Jun./Ago 2014.
- PAULANI, Leda Maria. A crise do regime de acumulação com dominância da valorização financeira e situação do Brasil. In: Estudos Avançados, vol. 23, nº 66, São Paulo, 2009. Consultado em: 25 jun. 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_issuetoc&pid=0103-401420090002&lng=pt&nrm=iso.
- PITTA, Fabio Teixeira. Modernização Retardatária e a agroindústria sucroalcooleira paulista: o Próalcool como reprodução fictícia do capital em crise. Dissertação de mestrado apresentada ao Dpto. de Geog. da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2011.
- POSTONE, Moishe. Time, Labor and social domination. A reinterpretation of Marx's critical theory. Cambridge University Press, New York, 1995.
- PRADO JR. Caio. A cidade de São Paulo: Geografia Histórica. São Paulo, Brasiliense, 1998.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Campo Grande, MS: Editora UFMS, 1997.
- RACIONAIS Mc's. Da ponte pra cá. In: Nada como um dia após o outro dia. São Paulo, Cosa Nostra, 2002.

REDE 21. China: instalan jaulas en la calle para que mendigos no molesten al turismo. In: Rede 21 dia 30 março de 2013. Disponível em: <http://www.lr21.com.uy/mundo/1101078-china-instalan-jaulas-en-la-calle-para-que-mendigos-no-molesten-al-turismo> . Consultado em: 22 mai. 2013.

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

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

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

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

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

_____. "Das Geschlecht des Kapitalismus – Feministische Theorien und die postmoderne Metamorphose des Patriarchats [O Sexo do Capitalismo – Teorias Feministas e Metamorfose Pós-Moderna do Patriarcado]", Horlemann, 2000, pag. 13-23. Disponível em português em: <http://obeco.planetaclix.pt/roswitha-scholz6.htm>. Consultado em: 01 out. 2013.

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

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

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

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

SEAD. Pesquisa de emprego e desemprego na Região Metropolitana de São Paulo: O Trabalho das Mulheres, mudanças e permanências. Março de 2013. Consultado em: 27 nov. 2014 Disponível em: http://produtos.seade.gov.br/produtos/mulher/boletins/resumo_boletim_MuTrab24.pdf

_____. Pesquisa de Emprego e Desemprego – PED – Região Metropolitana de São Paulo. 2012. Disponível em: <http://www.seade.gov.br/produtos/ped/index.php>, Consultado em: 12 out. 2012.

SECRETARIA Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU). Histórico demográfico da Região Metropolitana de São Paulo. 2010. Disponível em: http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php, Consultado em: 27 set. 2012.

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

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

SMITH, Adam. A riqueza das Nações. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1950.

STEFANI, Célia Regina Baider. O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre o transporte de passageiros sobre trilhos. São Paulo, 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

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

ULIAN, Flávia. Sistema de transporte de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na Região Metropolitana de São Paulo. São Paulo, 2008. Tese

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

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

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

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

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

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

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

Do Jornal O Estado de São Paulo

O ESTADO de São Paulo. Em São Paulo um dos mais velozes do mundo. Dia 21 nov. de 1968, p. 27. São Paulo 1968.

_____. Violência Gerando Violência. Dia 08 dez, pág. 3. São Paulo, 1979.

_____. Agentes do DEOPS buscam suspeitos. Dia 11 abr., pág. 36, São Paulo, 1980.

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

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

_____. Depredação de trem no Itaim. Dia 25 dez., pág. 18, São Paulo, 1980.

- _____. A Refesa investiga as causas das falhas no sistema elétrico. Dia 11 abr., pág. 36, São Paulo, 1980.
- _____. Depredações, fogo e feridos em duas estações. Dia 07 fev., pág. 14, São Paulo, 1981.
- _____. Limpeza dos bueiros pode evitar as cheias. Dia 12 fev., pág. 19, São Paulo, 1981.
- _____. Depredação de trem no Itaim. Dia 12 fev., pág. 19, São Paulo, 1981.
- _____. O presidente da Refesa dá razão ao passageiro. Dia 12 fev., pág. 19, São Paulo, 1981.
- _____. Fusão Rede-Fepasa sem definição. Dia 21 mai., pág. 36, São Paulo, 1982.
- _____. Os trens atrasam, rotina no subúrbio. Dia 21 mai., pág. 36, São Paulo, 1982.
- _____. Desde 1979 que ninguém investiga as contas do Metrô. Dia 21 mai., pág. 36, São Paulo, 1982.
- _____. Trens depredados. Dia 25 mai., pág. 18, São Paulo, 1982.
- _____. O movimento sobrecarrega trens e metrô. Dia 17 mar., pág. 18, São Paulo, 1983.
- _____. Uma área de domínio político do PC do B. Dia 29 out., pág. 12, São Paulo, 1983.
- _____. Em Caieiras o fim do patrimônio. Dia 29 out., pág. 12, São Paulo, 1983.
- _____. Jaraguá lamenta o quebra-quebra. Dia 29 out., pág. 12, São Paulo, 1983.
- _____. A polícia demora; estação é queimada. Dia 29 out., pág. 12, São Paulo, 1983.
- _____. Perus vira uma praça de guerra. Dia 29 out., pág. 12, São Paulo, 1983.
- _____. Desconforto e medo, a rotina. Dia 30 out., pág. 21, São Paulo, 1983.
- _____. Coisa feia o que fizeram. Dia 30 out., pág. 21, São Paulo, 1983.

- _____. Na volta, o assunto era só a depredação. Dia 30 out., pág. 21, São Paulo, 1983.
- _____. O agitador de terno e a omissão. Dia 01 nov., pág. 40, São Paulo, 1983.
- _____. Montoro insiste em sabotagem. Dia 01 nov., pág. 40, São Paulo, 1983.
- _____. Os trens atrasam, mas policiamento evita tumulto. Dia 01 nov., pág. 40, São Paulo, 1983.
- _____. Para ministro, quebra-quebra foi sabotagem. Dia 01 fev., pág. 1, São Paulo, 1984.
- _____. Alterada a estrutura do transporte ferroviário. Dia 22 fev., pág. 13, São Paulo, 1984.
- _____. A cidade parou. E o medo a venceu. Dia 19 abr., pág. 48, São Paulo, 1984.
- _____. As ferrovias paralisadas. Dia 18 set., pág. 13, São Paulo, 1985.
- _____. Trem de subúrbio na Zona Leste já sob o controle do Metrô. Dia 05 set., pág. 9, São Paulo, 1987.
- _____. Polícia manda mais reforço temendo violência. Dia 28 mai., pág. 46, São Paulo, 1988.
- _____. Quebra –quebra destrói trens e estações. Dia 28 mai., pág. 46, São Paulo, 1988.
- _____. Greve de trem em SP deixa 1 milhão sem transporte. Dia 25 mai., pág. 13, São Paulo, 1990.
- _____. Zona Leste terá trem expresso até Mogi. Dia 25 out., pág. 13, São Paulo, 1990.
- _____. Maquinistas de FEPASA vão ajudar CBTU. Dia 14 nov. pág. 16, São Paulo, 1990.
- _____. Santo amaro tem o transporte mais precário da cidade. Dia 21 abr., pág. 28, São Paulo, 1991.

- _____. Greve: Trens eram o único transporte na Zona Leste. Dia 12 mai., pág. 16, São Paulo, 1992.
- _____. Clandestinos provocam nova guerra nas ruas. Dia 16 mar., pág. 22, São Paulo, 1994.
- _____. Decadência ameaça rede de trens de subúrbio. Dia 02 jul., pág. 38, São Paulo, 1995.
- _____. Setor teve apenas R\$522 mil em 1994. Dia 03 jul., pág. 13, São Paulo, 1995.
- _____. Passageiros depredam 2 trens e duas estações. Dia 29 abr., pág. 41, São Paulo, 1996.
- _____. Atraso motiva quebra-quebra. Dia 29 abr., pág. 41, São Paulo, 1996.
- _____. Trens tem freios defeituosos diz promotoria. Dia 15 out., pág. 23, São Paulo, 1996.
- _____. Movimento faz operação padrão por segurança. Dia 15 out., pág. 23, São Paulo, 1996.
- _____. Recolhimento de trens pode ter causado atraso. Dia 16 out., pág. 1, São Paulo, 1996.
- _____. Faxineira teria de pagar pela viagem mais do que recebe. Dia 16 out., pág. 20, São Paulo, 1996.
- _____. Governo anuncia privatização da CPTM. Dia 22 nov., pág. 30, São Paulo, 1996.
- _____. Trens da CPTM voltam a circular amanhã. Dia 29 abr., pág. 23, São Paulo, 1997.
- _____. Passageiros depredam estações da CPTM. Dia 10 jul., pág. 27, São Paulo, 1997.
- _____. São Paulo Reclama: Trens lotados. Dia 21 jul., pág. 14, São Paulo, 1997.
- _____. Atraso de trem provoca outro quebra-quebra na Zona Leste. Dia 17 abr., pág. 20, São Paulo, 1998.

- _____. Meta da gestão Covas é aumentar metrô em 120%. Dia 21 nov., pág. 28, São Paulo, 1998.
- _____. Passageiros põem fogo em trens na zona leste. Dia 10 fev., pág. 23, São Paulo, 1999.
- _____. TCE rejeita 8 contratos de estatais na gestão Covas. Dia 01 out., pág. 10, São Paulo, 1999.
- _____. População elege trem como um dos piores transportes públicos. Dia 08 abr., pág. 31, São Paulo, 2000.
- _____. Órfãos da CPTM ficam a pé na zona leste. Dia 03 jun., pág. 32, São Paulo, 2000.
- _____. Vandalismo nos trens. Dia 02 fev., pág. 3, São Paulo, 2004.
- _____. Sem dinheiro Metrô quer criar taxa do vizinho. Dia 05 jun., pág. C8, São Paulo, 2004.
- _____. Bilhete único no metrô. Dia 05 mai., pág. 3, São Paulo, 2006.
- _____. Aumento e redução no custo do transporte. Dia 23 dez., pág. 21, São Paulo, 2006.
- _____. CPTM negocia área de R\$10 mi. Na Zona Sul de São Paulo. Dia 07 ago., pág. 47, São Paulo, 2008.
- _____. 89 estações vazias em 22 cidades, mais de 2,4 milhões de afetados. Dia 03 jun., pág. 48, São Paulo, 2011.
- _____. Trem quebra e usuários andam sobre os trilhos. Dia 26 out. pág. 41, São Paulo, 2011.
- _____. 15° pane no ano criou efeito cascata: novo problema na CPTM começou no centro, causou atrasos em todos os terminais e culminou em caos na estação Francisco Morato. Dia 30 mar., pág. 42, São Paulo, 2012.
- _____. Falha faz CPTM fechar Linha 9 às 22h. Dia 04 mai., pág. 45, São Paulo, 2012.
- _____. 14h de greve castigam 5 milhões em São Paulo. Dia 24 mai., pág. 47, São Paulo, 2012.

- _____. Dia de panes: CPTM no pico da manhã e Metrô no da noite. Dia 24 nov., pág. 56, São Paulo, 2012.
- _____. Pane na CPTM faz viagem levar mais de 4h. Dia 12 dez., pág. 44, São Paulo, 2012.
- _____. Movimento que parou São Paulo quer causar. Dia 09 jun., pág. 25, São Paulo, 2013.
- _____. Superfaturamento de cartel do trem em São Paulo e no DF teria chegado a R\$577mi. Dia 03 ago., pág. 17, São Paulo, 2013.
- _____. Governo de SP critica Cade e bancada do PT quer CPI. Dia 03 de ago., pág. 17, São Paulo, 2013.