

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA**

**MOBILIDADE PRECÁRIA NA METRÓPOLE:  
Problemas socioespaciais dos transportes no cotidiano de São Paulo –  
Da exceção à regra.**



Crédito: Joel Silva/ Folha de São Paulo

**RICARDO BARBOSA DA SILVA**

**SÃO PAULO – 2014**

**(VERSÃO CORRIGIDA)**

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA**

**MOBILIDADE PRECÁRIA DA METRÓPOLE:  
Problemas socioespaciais dos transportes no cotidiano de São Paulo –  
Da exceção à regra.**

**RICARDO BARBOSA DA SILVA**

Tese 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 para Obtenção do Título de Doutor em Geografia Humana.

Área de Concentração: Geografia Humana  
Orientação da Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> AMALIA INÉS GERAIGES DE LEMOS.

**SÃO PAULO – 2014**

Versão corrigida sob o aval da orientadora

---

## FOLHA DE APROVAÇÃO

**Ricardo Barbosa da Silva**

**MOBILIDADE PRECÁRIA DA METRÓPOLE:**

**Generalização dos problemas socioespaciais da circulação e dos transportes no cotidiano de São Paulo – Da exceção à regra**

Tese 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 para Obtenção do Título de Doutor em Geografia Humana.

APROVADO EM \_\_\_\_\_

### BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

## **AGRADECIMENTOS**

Quero agradecer primeiramente a Deus, e dizer da minha felicidade com o dever cumprido; foi cansativo, um monte de coisas, mas, acima de tudo, foi gratificante!

Minha querida mãe, sem dúvida, me deu todo suporte e apoio emocional para seguir adiante e realizar a presente tese; você foi meu porto seguro nas angústias e nas alegrias, por isso muito obrigado mesmo.

Não teria conseguido se não fosse o alento da minha pequena Maria Luísa que sempre me preencheu de paz e felicidades, em meio a tantas dúvidas e estresses que me acompanharam nestes anos; filha eu te amo, e quando crescer quero que saiba que fiz tudo por você.

Minhas irmãs, Sandra e Tati, que se tornaram uma fonte de segurança para mim, meu muito obrigado; especialmente, a Tati que me emprestou sua competência na correção e transcrição de parte das entrevistas, sem palavras para você, obrigado!

À minha querida orientadora Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Amalia Inés Geraiges de Lemos, que acreditou em mim e sempre serei grato à senhora, obrigado pela orientação e pela pessoa maravilhosa que é.

Quero agradecer a todos os professores que tive, desde a escola E.E.P.S.G Luís Vaz de Camões até aos professores do Dep. de Geografia da USP, que foram fundamentais para a minha formação acadêmica, como também, importantes professores da História e da Pedagogia na USP.

Neste percurso quero agradecer, especialmente, a Prof. Dra. Mónica Arroyo que me acompanha desde a graduação e sempre me ajudou e confortou até o doutorado. Não poderia esquecer de agradecer os professores Prof. Dr. Francisco

Scarlato e Prof. Fábio Contel, que participaram da banca de qualificação do doutorado.

Quero agradecer imensamente a Prof. Dra. Carme Miralles-Guasch, pois acho que não conseguiria chegar sem suas palestras, cursos e orientações. À Prof. Dra. Silvana Zioni quero agradecer toda sua generosidade e dizer que foi fundamental nos caminhos que tomei para definição desta tese, meu muito obrigado.

Muito obrigado aos funcionários da secretaria de Pós-graduação em Geografia da USP, vocês são fantásticos e sempre dispostos a ajudar, obrigado Rosângela, Firmino, Cida, Jurema e Cia.

Gostaria de agradecer a gentileza das pessoas que me atenderam para eu realizar as entrevistas fundamentais para esta tese, obrigado senhor Valtair Ferreira Valadão, Gerente de Engenharia de Tráfego da CET, ao arq. Tácito Piu da Silveira, Analista de Gestão Sênior da SPTrans, ao Eng. Dionísio Matrigani Gutierrez e ao arq. Leonardo Lisboa, ambos da Coordenadoria de Planejamento e Empreendimentos do Metrô e o Eng. Rodrigo Sartoratto de Alencar, Chefe de Departamento DPTT – Departamento de Planejamento de Transporte da CPTM e à historiadora Monique Felix, militante do Movimento Passe Livre – MPL.

Meu muito obrigado vai, especialmente, às cinquenta pessoas que me concederam as entrevistas para ajudar a entender melhor os dramas de quem se desloca cotidianamente na metrópole de São Paulo tanto nos transportes coletivos quanto nos transportes individuais, é impossível listá-los todos, mas muito obrigado!

Quero agradecer a paciência e a presteza da senhora Emília Mayumi Hiroi do Metrô, que me disponibilizou dados tão fundamentais. Quero agradecer também ao Ozias Ângelo Stafuzza da biblioteca da CET, por me ajudar com tantos dados que precisei.

Muito obrigado aos meus alunos Francisca, Zé Roberto e Edécio, que como funcionários da CET, puderam retirar parte dos relatórios que seria impossível de analisar, em sua totalidade, na biblioteca.

Quero agradecer os meus amigos geógrafos que me ajudaram na confecção dos mapas, Rodolfo Finatti e Rodolfo Luz, vocês são geniais. Com mesmo carinho, quero agradecer a generosidade da arquiteta Roberta do Lume Fau USP, muito obrigado.

Obrigado a todos aos amigos da Fatec Barueri que me incentivaram nos momentos mais estressantes. Obrigado, especialmente, ao Evandro, pelo apoio incondicional e ao meu caro Givan, que cansei com meus desabafos, muito obrigado mesmo.

Obrigado aos meus alunos que me apoiaram e debateram temas caros para mim, realmente é um momento muito rico estar em sala de aula.

Quero agradecer meus amigos da Cohab II - Itaquera, lugar onde eu cresci e vivo, que me tornaram minha vida mais feliz com a sinceridade da amizade, Sapo, Jabá, Lê, Tomate, Guino, Jorjão (da zona sul) e toda a rapaziada, dividi muitos risos, angústias e tristezas, agora quero dividir com vocês minhas alegrias, meus caros.

Por fim, muito obrigado ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), que me concedeu uma bolsa de doutorado.

*A minha filha, Maria  
Luísa, onde a vida  
deixou para sempre o  
seu recado de amor.*

## RESUMO

Esta tese visa focar as consequências do modelo rodoviário reiterado neste contexto mais contemporâneo, porém esta problemática já ganhava impulso ainda na primeira metade do século XX. O impulso desse processo pode ser representado a partir da década de 1930, com o estabelecimento do *Plano de Avenidas*, de Prestes Maia, devido à ampliação do crescimento de São Paulo associado à especulação imobiliária, vinculado à emergência do sistema de ônibus, restringindo as classes trabalhadoras às péssimas condições de transportes. Todavia, é a partir da década de 1960 que esse processo se consolidaria com a chegada das indústrias transnacionais automobilísticas em São Paulo, revelando um caráter sistêmico da expansão urbana do processo de metropolização paulistano, baseado na massificação seletiva do privilégio de circulação dos automóveis no sistema viário, destinada aos grupos sociais de renda média e mais elevada, relegando grupos sociais mais pobres a um sistema de transporte coletivo extremamente precário em periferias cada vez mais distantes das áreas centrais. Esse modelo exacerba-se nos primeiros anos da década de 1990, quando parece sugerir uma crise sistêmica, onde a reiteração do modelo rodoviário aliado a uma nova escala da expansão periférica metropolitana e popularização do transporte individual privado, resultado do advento do carro popular e da motocicleta destinada à classe trabalhadora, que articulado ao aprofundamento da precariedade dos transportes coletivos, vem revelando a mobilidade precária que passa de exceção a regra, pois independentemente da condição social das pessoas, no transporte individual ou no coletivo, elas sofrem os efeitos deletérios da mobilidade cotidiana na metrópole paulistana.

**Palavras-chave:** Metrópole, Mobilidade, Precário, Cotidiano, Transportes



## **ABSTRACT**

This thesis aims to focus on the consequences of the rodoviarista model reiterated in this more contemporary context, however this issue has gained impulse in the first half of the twentieth century. The impulse of this process can be represented from the 1930s, with the establishment of the Avenues Plan, Prestes Maia, due to the expanding growth of São Paulo associated with real estate speculation, linked to the emergence of the bus system by restricting the working classes to terrible conditions of transport. However, it is from the 1960s that this process would be consolidated with the arrival of transnational automobile industries in São Paulo, revealing a systemic character of the urban expansion of the metropolization process of São Paulo based on the selective massification of the privilege of circulation of cars in the road system, designed to the social groups of middle and higher income, relegating the poor social groups to a system of public transportation extremely precarious in increasingly distant suburb/periphery of the central areas. This model exacerbates itself in the early years of the 1990s, when it seems to suggest a systemic crisis, where the reiteration of the road model associated to the peripheral metropolitan expansion logic receives a new scale and the popularization of the private individual transport, result of the advent of the popular car and motorcycle aimed at the working class, which articulated the deepening of the precariousness of public transportation, comes revealing the poor mobility that passes from exception to the rule, On this account, regardless of the social condition of the people, whether the individual or public transportation, these people suffer the deleterious effects of everyday mobility in metropolis.

**Keywords:** Metropolis, Mobility, precarious, Daily Life, Transportation

## RÉSUMÉ

Cette thèse vise à focaliser les conséquences du modèle routier réitéré dans ce contexte plus contemporain, mais cette problématique gagnait des forces déjà à la première moitié du XXème siècle. La force de ce processus peut être représentée à partir de la décennie de 1930, avec l'établissement du *Plan d'Avenues*, de Prestes Maia, à cause de l'amplification de la croissance de São Paulo, associée à la spéculation immobilière et liée à l'émergence du système d'autobus, en limitant les classes laborieuses aux très mauvaises conditions de transport. Cependant, c'est à partir de 1960 que ce processus se consoliderait, avec l'arrivée des industries transnationales automobiles à São Paulo, en révélant un caractère systémique de l'expansion urbaine du processus de métropolisation de la ville, fondé sur la massification sélective du privilège de circulation des voitures dans le système de transports, destiné aux groupes sociaux de la classe moyenne et plus élevée, en réleguant des groupes sociaux plus pauvres à un système de transport collectif extrêmement précaire dans les périphéries chaque fois plus loins des régions centrales. Ce modèle a été exacerbé dans les premières années de la décennie de 1990, quand a surgi une crise systémique, où la réitération du modèle routier lié à une nouvelle échelle de l'expansion périphérique métropolitaine et à la popularisation du transport individuel privé, résultat de l'avènement de la voiture populaire et de la motocyclette destinés à la classe laborieuse, articulés au approfondissement de la précarité des transports collectifs, nous révèlent que la mobilité précaire passe d'exception à règle, puisque indépendamment de la condition sociale des personnes, dans le transport individuel ou collectif, elles souffrent les effets délétères de la mobilité quotidienne dans la métropole de São Paulo.

**Mots-clés:** Métropole, Mobilité, Précaire, Quotidien, Transports

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1– Bondes Lotados em São Paulo, sem data. ....	51
Figura 2 – População dos bairros da periferia chegando ao trabalho no centro de São Paulo.....	56
Figura 3 – Filas intermináveis de ônibus .....	57
Figura 4 – Ônibus Papa-filas (1956).....	58
Figura 5 – Produção de Fusca na Fábrica da Volkswagen .....	60
Figura 6 - Avenida Paulista, na década de 80.....	69
Figura 7 – Edifício garagem América, em fim de obra e já em uso (1954.....	69
Figura 8 - Trânsito já é psicose coletiva, em 10/09/1970 .....	74
Figura 9 – Prédios da Cohab II José Bonifácio, ao fundo as garagens construídas pelos moradores.....	79
Figura 10 – Ônibus urbano, um transporte precário em todo o país .....	81
Figura 11 – Propaganda Fiat Bravo – Você com tudo.....	127
Figura 12 – Propaganda Dafra Motos – Você por cima .....	130
Figura 13 – Do péssimo transporte nasce a lotação clandestina .....	145
Figura 14 – Empresas de ônibus em SP têm lucro acima da média .....	149
Figura 15 – Corredor Rebouças, no detalhe os táxis entre os ônibus.....	154
Figura 16- Imobilidade de Haddad .....	159
Figura 17 - "pingentes" e "surfistas" de trem .....	171
Figura 18 - Superlotação Prejudica imagem do metrô .....	174
Figura 19 – Entrada de passageiros na estação Brás do Metrô.....	179
Figura 20 – Fila para entrar no metrô chega a 30 minutos em estações da zona leste .....	186
Figura 21 - Lotação supera o limite aceitável em 3 linhas da CPTM.....	188
Figura 22 – Pânico no metrô. Falha técnica provoca colisão de dois trens.....	190
Figura 23 – Com 309 km, SP tem maior lentidão da história .....	233
Figura 24 - Van Tame. Circulation (New York) 116 X 89 cm.....	278
Figura 25 - Assassinos ao volante .....	285
Figura 26 - A morte pede passagem .....	287
Figura 27. Uso do espaço por Bicicleta, Automóvel e Ônibus.....	314
Figura 28 - Proibição dos fretados. ....	338
Figura 29 - Motocicletas na Marginal Tietê.....	338
Figura 30 - Caminhoneiros protestam contra restrições.....	338
Figura 31 – Sr. Wheeler vira um agressivo motorista.....	350
Figura 32 – Sr. Walker incapaz de pisar em uma formiga.....	350

Figura 33 – Motorista agride publicitária após “fechada” no trânsito em São Paulo	351
Figura 34- Motoboys e caminhoneiros: candidatos a vilões do paulistano.....	354
Figura 35 – Atriz Lucélia Santos é fotografada em ônibus cheio no Rio, após sumir da TV.....	355
Figura 36- Corredor na Brás Leme. Moradores dizem não .....	357
Figura 37 – Moradores de Pinheiros rejeitam corredor de ônibus.....	357
Figura 38 Grupo prepara protesto contra linha de metrô no bairro.....	357
Figura 39 – Metrô: recusa de Higienópolis causa protestos na web .....	357
Figura 40 - O Povo depreda os ônibus e bondes da CMTA.....	360
Figura 41 - A cidade conflagrada pelo aumento de tarifas; choques entre a polícia, agitadores e populares.....	362
Figura 42 – Convocatória: ato contra o aumento no dia 06/06!, MPL .....	365
Figura 43 - Protesto contra aumento de ônibus tem confronto e vandalismo em SP .....	366
Figura 44 - No 2º dia de confronto e destruição, protesto fecha marginal do pinheiros .....	370
Figura 45 – Fogo, bombas e depredação no maior protesto contra tarifa.....	372
Figura 46 – PM promete ser mais dura contra protestos .....	373
Figura 47 - Polícia reage com violência a protesto e SP vive noite de caos .....	374
Figura 48 – Jornalistas são feridos por disparos de policiais militares .....	374
Figura 49 - Ato atingem 12 capitais e têm cenas de violência.....	375
Figura 50- Alckmin agora elogia líderes do movimento.....	377
Figura 51 - Ato pacífico acaba com tentativa de invasão do Palácio .....	377
Figura 52 - Ato tem violência, saque e depredação; PM demora a agir.....	377
Figura 53- “Estão entrando”, diz servidora durante tentativa de invasão .....	377
Figura 54 - Haddad agora admite rever tarifa de ônibus.....	378
Figura 55 – Protestos de rua derrubam tarifas .....	380
Figura 56 - Milhares nas ruas obrigam Alckmin e Haddad recuar.....	380
Figura 57 - Grupo mantém ato hoje na Paulista e diz lutar pela tarifa zero.....	380
Figura 58 - Rosa Parks com Martin Luther King ao fundo.....	385
Figura 59 – Cena do filme Crash - No Limite. ....	386

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Evolução da Divisão Modal na RMSP, 1967, 1977, 1987.....	63
Gráfico 2 – Tempo médio de viagem por auto x ônibus na RMSP (min.), 1977-1987. .....	77
Gráfico 3 – Pessoas de 10 anos ou mais de idade no local de exercício de trabalho principal, RMSP, 2010.....	100
Gráfico 4 – Pessoas de 10 ou mais de idade que trabalhavam fora do domicílio e retornavam para seu domicílio diariamente, RMSP, 2010. ....	100
Gráfico 5 – Evolução da divisão modal na RMSP, 1997-2012.....	101
Gráfico 6– Tempo médio de viagem (min.) por modo, RMSP, 1997-2012.....	104
Gráfico 7 – Evolução das vendas de automóveis e de motocicletas, Brasil, 1990 a 2011 .....	110
Gráfico 8 - Proporção de automóveis de 1000 cc e motocicletas de 100 a 150 cc, Brasil, 1990 a 2012 .....	111
Gráfico 9 – Tributos nos automóveis de 1000 cm <sup>3</sup> , Brasil, 1993-2012.....	112
Gráfico 10 – Taxas de desemprego, por tipo, RMSP, 1995-2012.....	114
Gráfico 11 – Rendimento médio real dos ocupados, RMSP, 1995-2012 .....	116
Gráfico 12 – Saldo total das carteiras – financiamento CDC + Leasing na aquisição de veículos (pessoa física), Brasil, 2004-2012.....	117
Gráfico 13 – Modalidade de pagamento na venda de automóveis e comerciais leves, Brasil, 2004-2012. ....	118
Gráfico 14 – Modalidade de pagamento na venda de motocicletas, Brasil, 2004-2012. ....	118
Gráfico 15 – Frota de automóveis e motocicletas na RMSP, 2005-2011 .....	119
Gráfico 16 – Licenciamento de automóveis novos, Brasil, 1975-2012.....	123
Gráfico 17 – Evolução da produção de motocicleta no Brasil, 1975-2012. ....	129
Gráfico 18 – Número de famílias por número de automóveis particulares, RMSP, 1997-2012 .....	131
Gráfico 19 – Viagens diárias por modo individual, auto e moto, RMSP, 1997-2012. .....	132
Gráfico 20 – Índice de mobilidade motorizada total e por modo individual, RMSP, 1997-2012.....	133
Gráfico 21 – Evolução da Frota de Ônibus e Passageiros Transportados anualmente, Cidade de São Paulo, 1991-2013.....	142
Gráfico 22 – Evolução das viagens motorizadas por ônibus, RMSP, 1997-2012 ...	143
Gráfico 23 – Percentual de usuários que avaliam o serviço de transporte como excelente ou bom, RMSP, 1999-2012.....	161

Gráfico 24 – Evolução das viagens motorizadas por metrô e trem, RMSP, 1997-2012 .....	168
Gráfico 25 – Passageiros embarcados no metrô e na CPTM, RMSP, 1990-2012. .	169
Gráfico 26 – Percentual de usuários que avaliam o serviço de transporte excelente ou bom (Metrô e CPTM), RMSP, 1999-2012 .....	178
Gráfico 27 – Percentual de usuários que avaliam como excelente ou bom, o serviço do metrô por linha, SP, 2012.....	185
Gráfico 28 – Percentual de usuários que avaliam como excelente ou bom, o serviço da CPTM por linha (%), SP, 2012 .....	187
Gráfico 29 – Divisão modal na RMSP, 2012 .....	206
Gráfico 30 – Evolução das viagens por modo principal, RMSP, 1967-2012. ....	208
Gráfico 31 – Viagens diárias produzidas por tipo na RMSP, 2012.....	210
Gráfico 32 – Viagens diárias atraídas por motivo na RMSP, 2012.....	215
Gráfico 33 – Viagens diárias atraídas por motivo em relação ao tipo na RMSP, 2012 .....	216
Gráfico 34 – Viagens diárias por motivos, RMSP, 1997-2012.....	217
Gráfico 35 – Distribuição dos deslocamentos na RMSP, segundo os motivos, 2012 .....	217
Gráfico 36 – População por renda familiar mensal na RMSP, 2012 .....	224
Gráfico 37 – População por renda familiar mensal na cidade de São Paulo e demais municípios da RMSP, 2012.....	225
Gráfico 38 – Viagens diárias motorizadas por modo coletivo e individual por salário mínimo, RMSP, 1997-2007 .....	227
Gráfico 39 – Viagens diárias motorizadas por modo coletivo e individual por salário mínimo, RMSP, 2007-2012 .....	227
Gráfico 40 – Tempo médio das viagens por modo coletivo e individual, RMSP, 2012 .....	228
Gráfico 41 – Tempo médio das viagens por modo coletivo e individual, cidade de São Paulo e demais municípios da RMSP, 2012.....	229
Gráfico 42 – Tempo médio de viagem (minutos) por modo, RMSP, 1997-2012 .....	230
Gráfico 43 – Índice de mobilidade motorizada na RMSP, 1967-2012.....	231
Gráfico 44 – Médias das lentidões máximas (km), cidade de São Paulo, 1992-2012 .....	236
Gráfico 45 – Velocidades no sistema viário (km/h), cidade de São Paulo, 1992-2012. ....	237
Gráfico 46 – Volumes das frotas de veículos, cidade de São Paulo, 1997-2012 ....	238
Gráfico 47 – Áreas problemáticas na cidade de São Paulo, 2008-2013 .....	250
Gráfico 48 – Deixaria de usar o carro caso houvesse uma boa alternativa de transporte .....	250

Gráfico 49 – Razões das queixas do transporte coletivo da RMSP, 2012 .....	253
Gráfico 50 – Pensando agora na situação do trânsito na cidade de São Paulo, o (a) Sr. diria que ela é: .....	266
Gráfico 51– Número e taxa (100 mil hab.) de acidentes fatais no Brasil, 1980 a 2011 .....	284
Gráfico 52 – Óbitos em acidentes de trânsito segundo categoria, Brasil, 1996-2011 .....	286
Gráfico 53 – Número e taxa (100 mil hab.) de acidentes fatais, RMSP, 1980 a 2011. ....	288
Gráfico 54 – Óbitos em acidentes de trânsito segundo categoria, RMSP, 1996-2011 .....	289
Gráfico 55 – Acidentes de transportes fatais, segundo gênero, RMSP, 2011.....	290
Gráfico 56 – Acidentes de transportes fatais, segundo faixa etária, RMSP, 2011 ..	290
Gráfico 57 – Acidentes de transportes fatais, segundo escolaridade, RMSP, 2011	291
Gráfico 58 – Acidentes de transportes fatais, segundo cor/raça, RMSP, 2011 .....	292
Gráfico 59 – Óbitos segundo a causa, RMSP, 1996-2011 .....	303
Gráfico 60 – Internações segundo as causas, RMSP, 1998-2012 .....	304
Gráfico 61 – Internações por grupo de causas e ano processamento, RMSP, 1998-2012 .....	305
Gráfico 62 – Valor total por grupo de causas das internações, RMSP, 1998-2012.	306
Gráfico 63 – Distribuição dos custos anuais dos acidentes trânsito nas áreas urbanas, 2001 .....	307
Gráfico 64 – Distribuição dos custos totais de acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas, por tipo de veículos, 2001. ....	309
Gráfico 65 – Acidentes com vítimas e frota de veículos (automóveis e motocicletas), 2001. ....	309
Gráfico 66 – Severidade dos acidentes de trânsito para automóveis e motocicleta – aglomerações urbanas, Brasil, 2001 .....	310
Gráfico 67 – Consumo e impactos relativos com uso de ônibus, motos e autos em cidades brasileiras (valor do ônibus = 1) .....	315
Gráfico 68 – Contribuição das emissões de poluentes pelos veículos, RMSP, 2012. ....	318
Gráfico 69 – Estimativa de emissões das fontes de poluição do ar na RMSP (1000 t/ano), 2012. ....	319
Gráfico 70 – Evolução das concentrações médias anuais, RMSP, 2003-2013.....	320
Gráfico 71 – Número de dias com ultrapassagem do padrão de ozônio na RMSP, 2003-2013 .....	322
Gráfico 72 – Evolução da tarifa no transporte coletivo (ônibus e metrô), em SP, 1994-2013 .....	364

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização da RMSP .....	27
Mapa 2 – Evolução da Área Urbanizada – 1905 a 1997 .....	61
Mapa 3 – Mapa da posse de automóveis na RMSP, 1977 .....	66
Mapa 4 – Mapa da posse de automóveis na RMSP, 1987 .....	67
Mapa 5 – Evolução da estrutura viária principal e avenidas fundo de vale, São Paulo, até 1990 .....	72
Mapa 6 - Macrometrópole de São Paulo .....	84
Mapa 7 – Evolução da mancha urbana na RMSP, 1975-2010 .....	85
Mapa 8 – Condomínios Residenciais Horizontais e Setores Subnormais na RMSP, 1991-2010 .....	87
Mapa 9 – Densidade de População na RMSP, 1991 .....	91
Mapa 10 – Densidade de População na RMSP, 2000. ....	92
Mapa 11 – Densidade de População na RMSP, 2010. ....	93
Mapa 12 – Densidade de Empregos na RMSP, 1991 .....	95
Mapa 13 – Densidade de Empregos na RMSP, 2000.....	96
Mapa 14– Densidade de Empregos na RMSP, 2010.....	97
Mapa 15 – Mapa da posse de automóveis na RMSP, 1997 .....	106
Mapa 16 – Mapa da posse de automóveis na RMSP, 2007 .....	107
Mapa 17 - Mapa da posse de automóveis na RMSP, 2012 .....	108
Mapa 18 – Evolução da estrutura viária principal e avenidas fundo de vale, São Paulo, 2000-2010 .....	135
Mapa 19 – Mapa dos Corredores RMSP .....	153
Mapa 20 – Mapa das faixas exclusivas à direita .....	157
Mapa 21 – Evolução da Rede de Trem Urbano (CPTM).....	165
Mapa 22 – Evolução da rede de metrô .....	167
Mapa 23 – Mapa do transporte metropolitana de São Paulo .....	180
Mapa 24 – Mapa da Rede de Metrô de Tóquio .....	181
Mapa 25 – Mapa da Rede de Metrô de Londres .....	181
Mapa 26 – Mapa da Rede de Metrô de Xangai.....	182
Mapa 27 - Mapa da Rede de Metrô de Nova York .....	183
Mapa 28 – Mapa da Rede de Metrô da Cidade do México .....	184
Mapa 29 – Mapa de Produção de viagens por tipo na RMSP, 1997 .....	212
Mapa 30 – Mapa de Produção de viagens por tipo na RMSP, 2007 .....	213
Mapa 31 – Mapa de Produção de viagens por tipo na RMSP, 2012.....	214



Mapa 32 – Mapa de Atração de viagens por Motivos na RMSP, 1997 .....	221
Mapa 33 – Mapa de Atração de viagens por Motivos na RMSP, 2007 .....	222
Mapa 34 – Mapa de Atração de viagens por Motivos na RMSP, 2012 .....	223
Mapa 35 – Corredores selecionados.....	239
Mapa 36 – Mapa de Volumes Totais (Auto+Moto+Ônibus+Caminhões), Bairro-Centro, Pico da Manhã, Cid. De São Paulo, 1993-2002 .....	240
Mapa 37 – Mapa de Volumes Totais (Auto+Moto+Ônibus+Caminhões), Bairro-Centro, Pico da Manhã, Cid. De São Paulo, 2003-2012 .....	241
Mapa 38 – Mapa de Volumes Totais (Auto+Moto+Ônibus+Caminhões), Centro-Bairro, Pico da Tarde, Cid. De São Paulo, 1993-2002 .....	242
Mapa 39 - Mapa de Volumes Totais (Auto+Moto+Ônibus+Caminhões), Centro-Bairro, Pico da Tarde, Cid. De São Paulo, 2003-2002 .....	243
Mapa 40 – Mapa de Velocidades Médias, Bairro-Centro, Pico da Manhã, Cid. De São Paulo, 1993-2002.....	245
Mapa 41 – Mapa de Velocidades Médias, Bairro-Centro, Pico da Manhã, Cid. De São Paulo, 2003-2012.....	246
Mapa 42- Mapa de Velocidades Médias, Centro-Bairro, Pico da Tarde, Cid. De São Paulo, 1993-2002 .....	247
Mapa 43 - Mapa de Velocidades Médias, Centro-Bairro, Pico da Tarde, Cid. De São Paulo, 2003-2012 .....	248
Mapa 44 – Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, por local de residência, RMSP, 2011 .....	294
Mapa 45 – Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, envolvendo automóveis, por local de residência, RMSP, 2011 .....	295
Mapa 46 – Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, envolvendo motocicletas, por local de residência, RMSP, 2011 .....	296
Mapa 47 – Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, por local de residência, município de São Paulo, 2011.....	298
Mapa 48 – Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, envolvendo automóveis, por local de residência, município de São Paulo, 2011 .....	299
Mapa 49 - Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, envolvendo motocicletas, por local de residência, município de São Paulo, 2011 .....	300
Mapa 50 – Avenidas e ruas com mais acidentes de trânsito fatais .....	302
Mapa 51 – Mapa do Rodízio municipal de São Paulo.....	324
Mapa 52 – Mapa da zona máxima restrição de circulação de caminhões .....	342
Mapa 53 – Zona de Máxima Restrição de Fretamento – ZMRF.....	345

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução das viagens motorizadas em São Paulo, 1890-1960 .....	54
Tabela 2 – Renda e Mobilidade na RMSP, 1977 .....	64
Tabela 3 – Renda e Mobilidade na RMSP, 1987 .....	65
Tabela 4 - Evolução das viagens motorizadas em São Paulo (x 1000), 1977-1987	76
Tabela 5 – População por âmbito da Região Metropolitana de São Paulo .....	89
Tabela 6 – Evolução da população nos distintos âmbitos da Região Metropolitana de São Paulo.....	90
Tabela 7 – Distribuição dos postos de trabalho na Região Metropolitana de São Paulo .....	94
Tabela 8 – Distribuição dos ocupados, por região onde moram e região onde trabalham Região Metropolitana de São Paulo, Município de São Paulo e Demais Municípios da RMSP - 1995-2012.....	98
Tabela 9 – Renda e Mobilidade na RMSP, 1997 .....	102
Tabela 10 – Renda e Mobilidade na RMSP, 2007 .....	103
Tabela 11 – Dados Globais da RMSP, 1967-2007.....	205
Tabela 12 - Custos Anuais dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras, por componentes de custos, 2001 .....	308

## LISTA DE SIGLAS

ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares

ANEF - Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras

ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos

BRT – Bus Rapid Transit (Ônibus de Trânsito Rápido)

CBTU - Companhia Brasileira de Transportes Urbanos

CMTC – Companhia Municipal de Transporte Coletivo

CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente

DATASUS - Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde

DSV - Departamento do Sistema Viário

EBTU - Empresa Brasileira de Transporte Urbano

EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos

EMPLASA - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano de São Paulo

FEPASA - Ferrovias Paulistas S.A.

FIFA - Federação Internacional de Futebol

GEGRAN - Grupo Executivo da Grande São Paulo

CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental

GPS - Global Positioning System (Sistema de Posicionamento Global)

ICMS - Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPI - Imposto sobre Produtos Industrializados

METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo

MPL – Movimento Passe Livre

MS - Ministério da Saúde

MCID – Ministério das Cidades

PIS - Programa de Integração Social

COFINS - Contribuição para Financiamento da Seguridade Social

PED - Pesquisa de Emprego e Desemprego  
PMDI - Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado  
PND - Plano Nacional de Desenvolvimento  
PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana  
PUB – Plano Urbanístico Básico  
PRÓ-ÁLCOOL - Programa Nacional do Alcool  
PROMOT - Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos  
Similares  
PROCONVE - Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores  
RMSP – Região Metropolitana de São Paulo  
SEADE - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados  
SIH – Sistema de Informações Hospitalares do SUS  
SIM – Sistema de Informações sobre Mortalidade  
SISTRAN - Sistema de Transporte Urbano de Passageiros da RMSP  
SMT - Secretaria Municipal dos Transportes  
SPTrans - São Paulo Transportes S.A.  
SUV - Sport Utility Vehicle (Veículo Utilitário Esportivo)  
TCI - Tecnologia de Comunicação e Informação  
VER - Vias Estruturais Restritas  
VUC - Veículos Urbanos de Carga  
ZMRC - Zona Máxima Restrição de Circulação de Caminhões  
ZMRF - Zona Máxima de Restrição de Fretamento

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>24</b>
<b>I. PARTE- Mobilidade e MetrÓpole.....</b>	<b>30</b>
<b>1. Capítulo – Mobilidade: um conceito que pede passagem .....</b>	<b>31</b>
1.1. Mobilidade: conceito em movimento.....	31
1.2. Acessibilidade: movimento em potencial .....	37
1.3. Mobilidade Precária: notas de um fundamento.....	42
<b>2. Capítulo – Mobilidade Precária: De exceção a regra .....</b>	<b>46</b>
2.1. MetrÓpole fora dos trilhos: plano de avenidas e a mobilidade restrita .....	46
2.2. MetrÓpole sob pneus: modelo rodoviário e a mobilidade seletiva.....	59
2.3. MetrÓpole dirigida: modelo autoviário e a mobilidade precária .....	82
<b>II. PARTE - Mobilidade e Transportes .....</b>	<b>121</b>
<b>3. Capítulo – Mobilidade como Recurso .....</b>	<b>122</b>
3.1. Mobilidade Diferencial: construção da via única e a ideologia do transporte individual.....	122
3.2. Mobilidade Renegada: Transporte Coletivo no fim da linha.....	136
3.2.1. Transportes Coletivos Sobre Pneus.....	138
3.2.2. Transportes Coletivos Sobre Trilhos .....	162
3.3. Mobilidade e Redes: fluidez seletiva e o automóvel .....	192
3.4. Mobilidade e Práticas Socioespaciais: espaço-tempo na carrodepedência..	198
<b>4. Capítulo – Mobilidade como Constrangimento .....</b>	<b>205</b>
4.1. Mobilidade cotidiana e os deslocamentos na RMSP: Motivos e Divisão Modal .....	205
4.2. Mobilidade Rara: Congestionamento e cotidiano em estado de emergência.....	232
4.3. A Odisseia nos transportes coletivos de passageiros.....	251
4.4. Ilusões perdidas nos transportes individuais .....	265
<b>5.1. Capítulo – Mobilidade como Vulnerabilidade .....</b>	<b>277</b>
5.1. Angústia no Trânsito: existência e dramas urbanos .....	277
5.2. À Deriva no Asfalto: riscos e acidentes no trânsito .....	282
5.3. Padrão Insustentável na MetrÓpole: crise da mobilidade e o problema ambiental .....	311

<b>III. PARTE - Mobilidade e Poder .....</b>	<b>328</b>
<b>6. Capítulo: Gestão da Mobilidade Precária.....</b>	<b>329</b>
6.1. Gestão da Mobilidade: conduzindo as condutas dos condutores .....	329
6.2. Automóvel, Sua Majestade: regulamentação e normas para a sua soberania .....	335
6.3. Mobilidade de Exceção: conflitos no trânsito e o preconceito que pede carona.....	347
<b>7. Capítulo – Mobilidade como Direito .....</b>	<b>359</b>
7.1. A Virada da Mobilidade: lutas e resistências pelo coletivo.....	359
7.2. Por uma Outra Mobilidade: do recurso para o direito .....	383
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>390</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>393</b>

*“o real não está na saída nem na chegada: ele se dispõe para a gente é no meio da travessia”* (João Guimarães Rosa, Grande Sertão: Veredas)

## INTRODUÇÃO

É mais um dia na metrópole de São Paulo tomada por um turbilhão de automóveis que se espraiam em meio a uma imensidão metálica inerte à espera de um próximo centímetro de chão. É nesta condição que as pessoas costumadamente se angustiam nos congestionamentos, nos transportes coletivos que insistem em não funcionar e se expõem aos acidentes no trânsito e ao ar poluído para respirar.

Esta condição mais contemporânea possibilita revelar a generalização dos problemas socioespaciais relacionados à mobilidade cotidiana em São Paulo, que de alguma forma passa a afetar a totalidade da sociedade paulistana, quer nas questões relacionadas aos transportes individuais, quer nas questões relacionadas aos transportes coletivos, colocando em outro patamar o problema dos deslocamentos cotidianos na metrópole.

O tempo perdido pelas pessoas em seus deslocamentos cotidianos aparece como uma questão fundamental. Supondo que um paulistano tenha uma expectativa de vida média em torno de 700 mil horas<sup>1</sup>, este gasta no trânsito cerca de 2h42min por dia, 54 horas por mês e 648 horas por ano, o que pode representar um gasto total aproximado de 47 mil horas ao longo de sua vida, perdidas nos deslocamentos cotidianos na metrópole paulistana<sup>2</sup>.

É neste sentido que esta tese pretende contribuir na compreensão das condições dos deslocamentos cotidianos das pessoas na metrópole de São Paulo, revelada a partir da mobilidade como recurso, onde esta cada vez mais desigual e rara para a maioria das pessoas, levando-as aos constrangimentos do tempo perdido no trânsito e das péssimas condições dos transportes coletivos, expondo-as a uma condição de vulnerabilidade relacionada aos acidentes no trânsito e aos problemas ambientais, como forma de descortinar a mobilidade precária de São Paulo.

A compreensão do estabelecimento da mobilidade precária no cotidiano da metrópole de São Paulo passa em revelar um problema que de exceção parece

---

<sup>1</sup>Inspirada no espetáculo Teatral “700 mil horas”, Cia. Luis Louis e com base nos dados estatísticos do IBGE, a esperança de vida ao nascer, para ambos os sexos no Brasil, foi de 73,48 anos, arredondado para 73 anos. <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/tabuadevida/2010/notastecnicas.pdf>. Último acesso 02/07/2014.

<sup>2</sup>A definição em horas gastas no trânsito baseou-se em Rolnik e Klintowitz (2011).



tornar-se regra. É desse modo que esta tese propõe-se a focar as consequências do modelo rodoviário reiterado neste contexto mais contemporâneo. Mas isto não quer dizer que esta problemática seja inaugurada mais recentemente. Ao contrário. Esta problemática já ganhava impulso ainda na primeira metade do século XX. Para tanto, este processo foi dividido em pelo menos três momentos cruciais: i) 1930 a 1960, metrópole fora dos trilhos – que representa substituição do transporte sob trilhos (bondes elétricos) para o transporte sobre pneus (ônibus); ii) 1960 a 1990, metrópole sob pneus – que representa a massificação do automóvel à classe média como alternativa ao transporte público precário e iii) 1990 até os dias atuais, metrópole dirigida – corresponde à popularização do transporte individual privado, resultado do advento do carro popular e da motocicleta destinados à classe trabalhadora como alternativa reiterada do precário transporte público.

Destarte, é diante de um modelo rodoviário urbano que empurra a metrópole para a periferia e a emperra numa condição cada vez mais apinhada de automóveis, congestionada, poluída e perigosa, sob a batuta de um transporte coletivo ineficiente, mal distribuído pelo espaço e marcado pela precariedade, riscos, desconfortos e alto preço, vêm tornando a vida na metrópole um lugar cada vez mais insuportável de se viver.

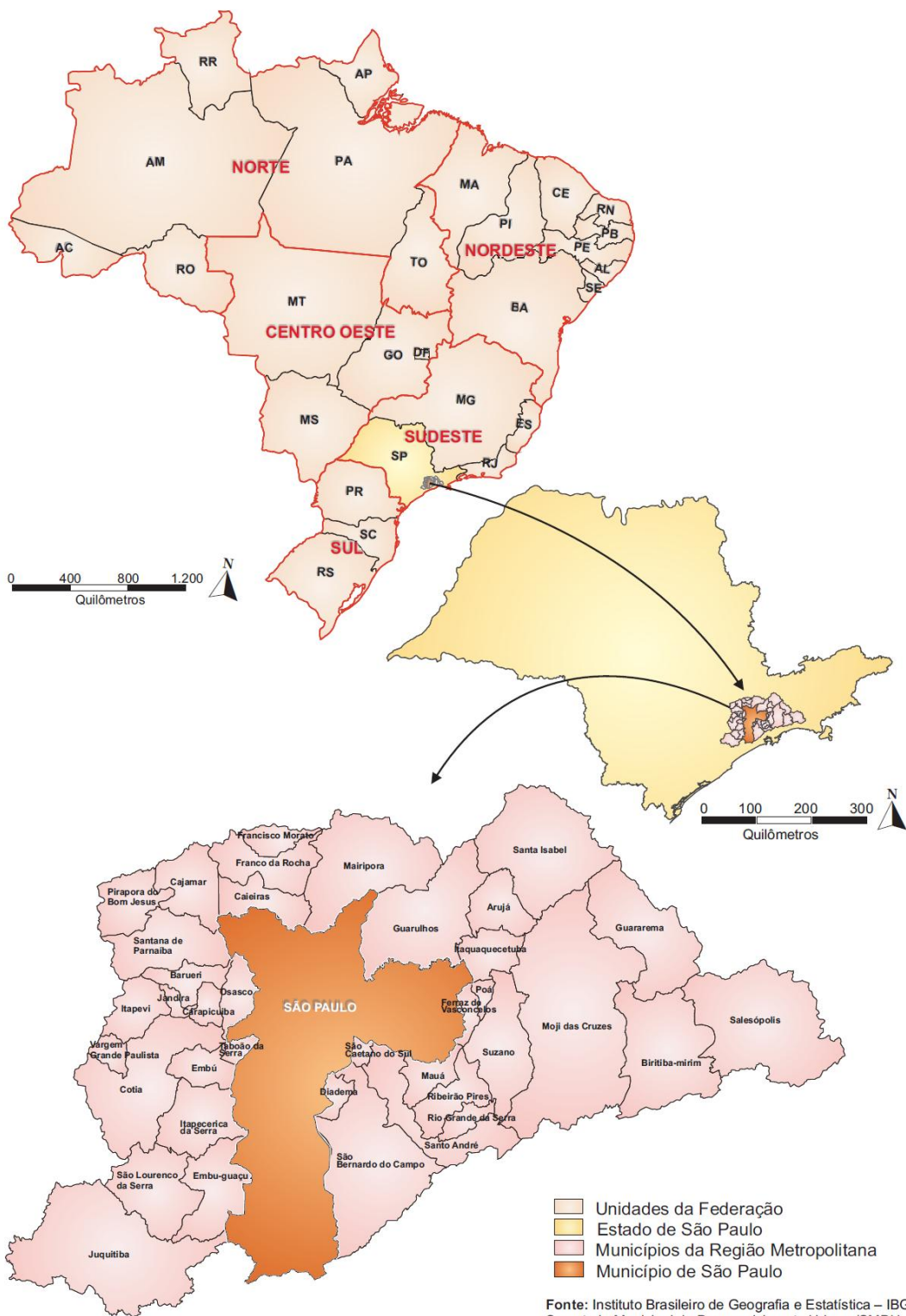
Para tanto, a base teórica foi sustentada levando em consideração ao território e aos meios de transportes como a *forma* “o aspecto visível de uma coisa, um arranjo ordenado de objeto”, em relação as ações das pessoas como a *função* que visa “uma atividade esperada da forma”, possibilitando a realização da mobilidade cotidiana como parte de uma *estrutura* ligada a uma “*inter-relação de todas as partes de um todo, o modo de organização ou construção*”, a partir de um processo tipicamente capitalista que é “*definido como uma ação continua desenvolvendo-se em direção a um resultado*” (SANTOS, 1985:50-51).

Esta pesquisa valeu-se de um procedimento metodológico multiestratégico (Miralles-Guasch, Mello et. al. 2012), que visou integrar os enfoques quantitativos e qualitativos. No que se refere ao enfoque quantitativo, esta pesquisa baseou-se na análise de uma série de dados estatísticos, com destaque aos dados da Pesquisa Origem-Destino do Metrô de 1967 a 2012, dos Relatórios Estatísticos publicados pela CET, especialmente, os relatórios de Desempenho do Sistema Viário de São Paulo (Velocidades e Volumes) de 1993 a 2012 e Sistema de Informações de

Mortalidade (SIM) da Datasus de 1980 a 2011, que será a base da produção de tabelas, gráficos e mapas que ajudarão a compreender a mobilidade cotidiana em São Paulo. Já para a pesquisa qualitativa, esta se valeu de uma metodologia que enfocou dois grupos em especial: de um lado, entrevistou 25 usuários dos transportes coletivos (Ônibus, Trem e Metrô), de outro, 25 usuários dos transportes individuais (motoristas de automóveis e motociclistas), com o objetivo de compreender a percepção das pessoas que se deslocam cotidianamente na RMSP. Em relação ao primeiro grupo, as entrevistas foram realizadas em terminais de ônibus e estações metroferroviárias com importantes integrações. Já as entrevistas do segundo grupo, deram-se em três áreas de centralidade principais da metrópole de São Paulo, o centro tradicional, a Av. Paulista e a Av. Luís Carlos Berrini; os motoristas de automóveis foram entrevistados nas saídas de estacionamentos privados e os motociclistas foram entrevistados nas vagas públicas destinadas às motocicletas.

Esta pesquisa valeu-se, também, de entrevistas realizadas junto aos técnicos de planejamento de transportes de importantes instituições de São Paulo, como o senhor Valtair Ferreira Valadão, Gerente de Engenharia de Tráfego da CET, o arq. Tácito Piu da Silveira, Analista de Gestão Sênior da SPTrans, o Eng. Dionísio Matrigani Mercado Gutierrez e o arq. Leonardo Lisboa, ambos da Coordenadoria de Planejamento e Empreendimentos do Metrô e o Eng. Rodrigo Sartoratto de Alencar, Chefe de Departamento DPTT – Departamento de Planejamento de Transporte da CPTM. Além do mais, foi realizada uma entrevista junto à historiadora Monique Felix, militante do Movimento Passe Livre – MPL.

Para esta análise, a região metropolitana de São Paulo (mapa 1), balizou nossa compreensão teórica e esclarecimento empírico. Isso não quer dizer que esta tese desconsiderou as relações estabelecidas no escopo do entorno metropolitano, ao contrário, já que não é intenção deste projeto reificar um processo socioespacial em constantes transformações. Aliado a tudo isto, destaca-se a pesquisa bibliográfica alicerçada em geógrafos e pesquisadores sociais afins, consagrados no cenário nacional e internacional que foi, indubitavelmente, de grande valia para o desenvolvimento dessa pesquisa.



### Mapa 1 - Localização da RMSP

Fonte:

[http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/mapas/3\\_localizacao\\_do\\_municipio\\_de\\_sao\\_paulo\\_2013\\_10294.pdf](http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/mapas/3_localizacao_do_municipio_de_sao_paulo_2013_10294.pdf). Acessado em 28/02/2014.

Esta tese está dividida em três partes, sendo a primeira parte denominada “*Mobilidade e Metrópole*”, dividida em dois capítulos, sendo o primeiro “*Mobilidade: um conceito que pede passagem*” e o segundo capítulo “Mobilidade Precária: De exceção a regra”, que visa a compreensão do processo que tornou a mobilidade precária de exceção a regra, baseada no contexto mais contemporâneo representado pela popularização do automóvel e da motocicleta como alternativa às classes mais populares ao transporte coletivo, colocando em um outro patamar os problemas da mobilidade cotidiana em São Paulo.

A segunda parte desta tese, nomeada “*Mobilidade e Transporte*”, é dividida em mais três capítulos, sendo o terceiro desta tese “*Mobilidade como Recurso*”, que busca demonstrar o estabelecimento da mobilidade como uma mera mercadoria que, apoiada no desenvolvimento das redes técnicas, vem denotando uma prática socioespacial em uma nova relação espaço-tempo centralizada nos automóveis. O quarto capítulo “*Mobilidade como Constrangimento*”, pretende demonstrar, como resultado da mobilidade como recurso, as pessoas se constrangendo cotidianamente pelo tempo perdido no trânsito, submetidas aos imensos congestionamentos, como também, nos transportes coletivos ineficientes e superlotados. O quinto capítulo “*Mobilidade como Vulnerabilidade*”, que visa também demonstrar as consequências da mobilidade relacionadas à vulnerabilidade da angústia que abate a vida das pessoas na sua odisseia e ilusões perdidas nos deslocamentos diários, expondo-as aos riscos dos acidentes e à poluição atmosférica.

A terceira e última parte desta tese, “*Mobilidade e Poder*”, é dividida em mais dois capítulos, sendo o sexto capítulo “*Gestão da Mobilidade Precária*”, onde visa-se a emergência de novos agentes no trânsito com a popularização dos automóveis e das motocicletas a partir da década de 1990, e como ela vem induzindo a gestão da mobilidade no sentido de conduzir a conduta dos condutores em um trânsito cada vez mais marcado pelo acirramento dos conflitos e ampliação dos preconceitos. O sétimo e último capítulo “*Mobilidade como Direito*”, que enseja mostrar a virada da mobilidade a partir das manifestações de junho de 2013, e que ajuda a refletir acerca da necessidade de pensar para além da mobilidade como recurso, mas antes, a mobilidade como um direito.

Por fim, esta pesquisa pretende contribuir no entendimento da mobilidade precária em São Paulo, de exceção tornar-se regra que, no limite, vem colocando em xeque a possibilidade de uma vida com mais dignidade e humana na metrópole de São Paulo. Para tanto, a mobilidade que se enseja é menos uma vinculada como um recurso como outro qualquer, para uma mobilidade como direito, representando um bem e um direito inalienável das pessoas.

# I. PARTE

## Mobilidade e Metrópole

*“A rua, em torno, era ensurdecedora vaia.  
Toda de luto, alta e sutil, dor majestosa,  
Uma mulher passou, com sua mão vaidosa  
Erguendo e balançando a barra alva da saia;  
Pernas de estátua, era fidalga, ágil e fina.  
Eu bebia, como um basbaque extravagante,  
No tempestuoso céu do seu olhar distante,  
A doçura que encanta e o prazer que assassina.  
Brilho... e a noite depois! - Fugitiva beldade  
De um olhar que me fez nascer segunda vez,  
Não mais te hei de rever senão na eternidade?  
Longe daqui! tarde demais! nunca talvez!  
Pois não sabes de mim, não sei que fim levaste,  
Tu que eu teria amado,   tu que o adivinhaste!”  
(Charles Baudelaire, A Uma Passante).*

*“Meu Senhor, tende piedade dos que andam de bonde. E sonham no longo percurso com automóveis, apartamentos...Mas tende piedade também dos que andam de automóvel. Quantos enfrentam a cidade movediça de sonâmbulos, na direção” (Vinícius de Moraes, O Desespero da Piedade).*

*“Em Cloé, cidade grande, as pessoas que passam pelas ruas não se reconhecem. Quando se v em, imaginam mil coisas a respeito umas das outras, os encontros que poderiam ocorrer entre elas, as conversas, as surpresas, as carícias, as mordidas. Mas ninguém se cumprimenta, os olhares se cruzam por um segundo e depois se desviam, procuram outros olhares, não se fixam”. (Italo Calvino, As Cidades Invisíveis)*

## 1. Capítulo – Mobilidade: um conceito que pede passagem

### 1.1. Mobilidade: conceito em movimento

O tema da mobilidade parece ganhar definitivamente notoriedade no debate social. Pesquisas nos mais diversos campos do conhecimento acadêmico são desenvolvidas. Matérias e reportagens a este respeito são comumente observadas nos mais diversos meios de comunicação. Essa maior atenção revela-se de forma extremamente positiva, pois aponta uma problemática que assombra a sociedade contemporânea. Porém, seu uso excessivo e indiscriminado põe a necessidade de um tratamento mais rigoroso no que concerne a compreensão do conceito de mobilidade.

O termo mobilidade vem do latim *mobilitas*, é caracterizado por aquilo que é móvel ou do que é capaz de se movimentar, possibilidade de se mover (algo, alguém ou si mesmo); possibilidade de ir para outro lugar rapidamente (HOUAISS, 2001). É neste sentido que uma aproximação mais imediata ao conceito refere-se: “*ao conjunto dos deslocamentos da população no território*” (MEYER et al., 2004:28). Para Flávia Ulian, esses deslocamentos requerem uma “*capacidade do indivíduo*” (ULIAN 2008, p.20), que está associado a determinados atributos:

*A mobilidade é um atributo associado às pessoas e bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço e a complexidade das atividades nele desenvolvidas (Brasil, 2004:13).*

Ou seja, levando em consideração que a mobilidade é o conjunto de deslocamentos de pessoas, segundo suas mais diversas capacidades individuais, relacionadas a certos atributos sociais, pode-se inferir que a mobilidade é restringida ou apoiada dependendo de certos fatores socioespaciais. É neste sentido que “*os deslocamentos são também altamente dependentes das características familiares (renda, escolaridade, idades, relações de gênero) que limitam as escolhas de deslocamento das pessoas*” (VASCONCELLOS, 2001, p.39). Somado a isto, a mobilidade das pessoas implica: “*a disponibilidade de meios de transportes, seja os*

*meios não-motorizados e pessoais (a pé, bicicleta), seja motorizados, públicos ou privados. Finalmente, implica a ligação física e temporal adequada entre os meios de transportes e os destinos desejados” (VASCONCELLOS, 2001, p.40).*

É neste sentido que o conceito de mobilidade deve ser analisado a partir de uma dialética inter-relacionada entre a sociedade, representada pelas pessoas que realizam os seus mais diversos deslocamentos de acordo com seus variados atributos, os transportes, como instrumento de deslocamentos em relação aos diferentes modais e o território, que facilita ou não os deslocamentos em relação à localização, acessibilidade, a disponibilidade de infraestrutura, etc.

Para corroborar o exposto, Miralles-Guasch e Cebollada, entende que a Geografia Humana deveria compreender a mobilidade a partir de uma relação onde *“se percebe a importância do território, as variáveis ambientais e da estrutura socioeconômica, como os novos vértices de onde se analisam os transportes e a mobilidade”* (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2009, p. 196)<sup>3</sup>. Em A. Raia Jr, na geografia urbana, três elementos são determinantes para a caracterização dos deslocamentos na cidade, a saber: *“a mobilidade urbana”, “a rede” e “os fluxos”,* assim explicitado em suas palavras:

*Na geografia urbana, o deslocamento nas cidades é analisado e interpretado em termos de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos; a rede, representada pela infraestrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo; e os fluxos, que são as macro-decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço (RAIA JR., 2000, p.59).*

Já para Michel Lussault, o conceito de mobilidade reúne um *“conjunto de valores sociais”,* em relação às condições geográficas (os espaços na sua particularidade), econômicas (custo coletivo e privado), sociais (a possibilidade de se mover varia segundo os grupos de acordo com idade e sexo), como também, os dispositivos tecnológicos e agentes envolvidos (LUSSAULT, 2004, p.112). Portanto, uma política de transportes deve levar em consideração a complexidade que cabe quando se pensa em mobilidade, sob a pena de restringir sua capacidade de análise por um viés mais tradicional, onde *“a habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas”,* resume-se necessariamente a *“aumentar a*

---

<sup>3</sup> *“se percibe la importancia del territorio, las variables ambientales y de la estructura socioeconómica, como los nuevos vértices desde donde se analizan los transportes y la movilidad”* (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2009, p. 196)



*mobilidade*”, criticada por Vasconcellos (2001, p.40), pois não considera o porquê e como ela é exercida pelas pessoas:

*Primeiro, a mera disponibilidade de dinheiro de nada vale se não houver um meio adequado de transportes, ou um espaço de tempo adequado para atingir seu destino desejado. Segundo, um grande número de deslocamentos não representa necessariamente boas condições de vida, pois pode refletir a necessidade de deslocamentos excessivos frente a precariedade do sistema de transporte (VASCONCELLOS 200, p.40).*

O entendimento da mobilidade que passa pela compreensão de como e porque as pessoas se movimentam, ajuda a revelar uma forma diferencial de consumo do espaço, onde os mais diversos atributos das pessoas definem a ampliação da mobilidade para uns e sua restrição para outros, isso porque de acordo com Vasconcellos, *“Considerando a distribuição desigual de meios de circulação, a capacidade de consumir espaço é altamente desbalanceada a favor daqueles que têm acesso ao transporte particular”* (VASCONCELLOS, 2000, p. 43).

E é diante dessa complexidade que os problemas da mobilidade apresentam-se como centrais. Para John Urry, a mobilidade se apresenta como o *“novo paradigma”* estruturante da sociedade que: *“parece como se todo o mundo esteja em movimento”*<sup>4</sup> (URRY, 2007, p.3). Neste esteio, François Ascher entende que o movimento é o coração da dinâmica de nossas sociedades, seja do ponto de vista social, econômico e urbanístico: *“o movimento está no coração da vida. Imobilidade é morte ou coisas inertes”* (ASCHER, 2004, p. 21).

Doravante, num contexto marcado como uma *“era da mobilidade generalizada”*<sup>5</sup> (VELTZ, 2004, p.49), Tim Cresswell avalia que o estudo da *“mobilidade é central do que é o ser humano”* (CRESWELL, 2006, p.1). Todavia, para este autor é fundamental diferenciar a utilização dos termos movimento e mobilidade. Segundo o autor, o *“movimento pode ser pensado como mobilidade abstrata (mobilidade abstrata de contextos de poder). Movimento, portanto, descreve a ideia de um ato de deslocamento que permite que as pessoas se desloquem entre locais”* (CRESWELL, 2006, p.3). Já a *“mobilidade é um emaranhado de movimento físico, de significado e prática. Cada um desses elementos da mobilidade é, em meu*

---

<sup>4</sup>*“It sometimes seems as if all the world is on the move”*(URRY, 2007, p.3).

<sup>5</sup>*“À en croire de nombreux auteurs, nous serions entrés dans l'ère de la mobilité généralisée”* (VELTZ, 2004, p.49).

*entender, político. Mobilidade é também movimento social*” (CRESWELL, 2009, p.25).

Neste sentido, a mobilidade é o movimento cheio de conteúdos políticos, econômicos, culturais, funcionam por uma dialética complexa e inter-relacionadas de significações e práticas socioespaciais, pois: *“as mobilidades não podem ser compreendidas sem reconhecermos que existem em inter-relação e em relação com várias formas diferenciadas”* (CRESWELL, 2009, p.25), isto é, *“as mobilidades serem (sic) produzidas dentro dos sistemas sociais que, por sua vez, ajudam a configurar”* (Ibid., p.25), isso porque *“as mobilidades geram novas espacialidades e que estas, por seu turno, informam e redirecionam os circuitos”* (Ibid., 49). Sobre este tema, Milton Santos já desenvolvia esta ideia quando teorizava acerca dos *“fixos e fluxos”*:

*Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem as ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam* (SANTOS, 2002, p.61).

Mais adiante, M. Santos expõe que a natureza do espaço é formada por um *“conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ações”* (Ibid., p.332), que na sua a interdependência e a inseparabilidade entre a materialidade e as ações, vem determinando novas práticas espaciais, novas mobilidades e demandando novos espaços. Para T. Cresswell, os espaços de descansos, ou de amarrações precisam dos espaços de mobilidade, tais como estradas, o ar, o mar, as linhas férreas, pontes, etc.:

*Estes espaços têm sua própria gramática, que pode direcionar ou limitar a mobilidade. Eles reduzem contextos estruturais ou de infraestrutura para a prática da mobilidade. Eles são agentes na produção de mobilidades. Mas os espaços não são simplesmente contextos, são também produzidos ativamente pelo ato de se mover* (CRESWELL, 2011, p.7).

É assim que se faz necessário problematizar as teses como a *“velocidade desterritorializante”* de Paul Virílio (1996), o *“espaço de fluxos”* de Manuel Castells (1999) e o *“não-lugar”* de Marc Augé (1994), que de certa forma associam a intensificação da mobilidade, resultado do desenvolvimento técnico-científico, como

fundamento da perda de referência e identidade espacial<sup>6</sup>. Para Cresswell as práticas de mobilidade animam e produzem os espaços, lugares e paisagens, pois estes “são continuamente praticados e realizados por meio do movimento e envolvendo de uma miríade de pessoas e coisas” (CRESSWELL, 2011, p.7). Segundo este autor a “intensificação da circulação e da mobilidade e na suposta instantaneidade das relações sociais, não significou o desaparecimento dos lugares enquanto espaços de proximidade social” (2009, p.43-44).

Com base nestes pressupostos, T. Cresswell realizou um estudo sobre o aeroporto de Schiphol, em Amsterdã, demonstrando que, para além de sua dimensão abstrata, é um espaço como outro qualquer, congregando uma série de vivências e experiências, como as dos funcionários, sem tetos, taxistas, etc. (Idem, 2006). Isto é, menos do que um espaço abstrato e euclidiano, uma mera extensão matemática<sup>7</sup> ou um dado de abstração da atuação das empresas<sup>8</sup>, refere-se ao um espaço rico em experiências, de conflitos e dramas humanos, que Milton Santos denomina de “espaço banal”<sup>9</sup>, o espaço de todos: “empresas, instituições, pessoas; o espaço das vivências” (SANTOS, 2003, p.108)<sup>10</sup>.

Esse ângulo de analisar o espaço, como espaço banal, emerge a compreensão do conceito de território usado, pois “é o uso do território, e não o território em si mesmo” (SANTOS, 1998, p.15), que na sua materialidade e ações, aparece como um campo de possibilidade de realização da mobilidade em toda a

---

<sup>6</sup> Este tema será tratado com mais detalhes no capítulo 3.

<sup>7</sup> “Nessa sucessão de contextos, ontem e hoje muitas geografias permanecem atreladas a uma visão do espaço como continente, uma concepção geométrica, feita de velhos e novos conceitos que privilegiam a distância. O centro da reflexão epistemológica parece ser a extensão, um conceito-chave ou, mesmo, uma categoria, que leva a uma resignificação do vocabulário tradicional. A preocupação epistemológica é a extensão e a forma de sua operacionalização, a distância, autorizando a falar de distância-tempo e de distância-custo na geografia, amparados também nas reflexões das ciências econômicas” (SILVEIRA, 2006, p.82).

<sup>8</sup> “Há quarenta anos, quando distinguiu a noção de espaço econômico do que chamava de espaço banal, François Perroux dizia que o espaço econômico era a reunião de pontos para possibilitar o exercício da economia. Essa idéia de espaço de fluxos ele contrapunha à de espaço geográfico. Haveria um espaço do geógrafo, que não seria o espaço do fluxo, e haveria o espaço dos fluxos, que seria o dos economistas” (SANTOS, 1999, p.17).

<sup>9</sup> “Valemo-nos, outra vez, do vocabulário de François Perroux quando se referiu à existência de um ‘espaço banal’ em oposição ao espaço econômico. O espaço banal seria o espaço de todos: empresas, instituições, pessoas; o espaço das vivências” (SANTOS, 2000, p.108).

<sup>10</sup> “esse espaço banal da geografia (e não o espaço do economista ou do antropólogo ou do psicanalista ou mesmo do arquiteto ou do filósofo), criador da solidariedade e da interdependência obrigatória geradas pelas situações cara a cara de que fala Schutz (1967:60), pois é essencial para esse resultado que ‘você e eu tenhamos o mesmo entorno’ já que ‘somente nesta situação [...] posso assumir, com maior ou menor certeza, dentro da realidade diretamente vivida (experimentada) que a mesa que estou vendo é a mesma, e a mesma em todas suas situações, perspectivas” (SANTOS, 2005, p.160)

sua complexidade espacial, na sua fluidez seletiva, pondo a prova e convergindo para os seus usos políticos, econômicos e sociais.

É nestes termos que se torna fundamental à compreensão da proposta de mobilidade social pensada por T. Cresswell, que segundo o autor combina o movimento de pessoas, de coisas e idéias num dado contexto prenhe de significados e práticas (CRESWELL, 2009, p. 25). Ou seja, menos do que um movimento em si mesmo, traduz-se como uma política de mobilidade pensada em termos de “*movimento material, significado e prática*”<sup>11</sup> (CRESWELL, 2009, p. 26), já que para o autor, a mobilidade nos seus diferentes aspectos do movimento possui um papel particular na constituição das “*mobilidades hierárquicas e nas políticas da mobilidade*” (Ibid., p.27), remetendo a relações de poder, que podem influenciar nas velocidades, lentidões e imobilidade que desenrolam cotidianamente em uma metrópole como São Paulo<sup>12</sup>.

Mas é diante desse cabedal conceitual em torno do conceito de mobilidade que se faz necessário enfatizar a utilização do termo mobilidade espacial ou geográfica e não mobilidade social<sup>13</sup> (BALBIM, 2003, p.182). Isso porque, como vimos, mobilidade espacial não desconsidera as suas intensas relações políticas, econômicas e sociais, que para Miralles-Guasch, reporta justamente a “*uma interação entre dinâmicas estruturais (econômicas, sociais e culturais), nas quais tem que incluir projetos de transportes e as estratégias territoriais*”<sup>14</sup> (2002, p.19).

Para R. Balbim, o conceito de mobilidade espacial ou geográfica pode ser dividido em: a) mobilidade residencial; b) as viagens e o turismo; c) as migrações e d) mobilidade cotidiana<sup>15</sup> (2003, p.183). Desse escopo conceitual, apresenta-se

---

<sup>11</sup> “*Existe claramente uma política do movimento material. Quem se move para mais longe? Quem se move mais rapidamente? Quem se move mais frequentemente? [...] Existe também a política do significado. Como a mobilidade é constituída discursivamente? b) Que narrativas têm sido construídas sobre mobilidades? Como é que as mobilidades são representadas? [...] Finalmente, e talvez mais importante, existe uma política da prática móvel. Como a mobilidade é experienciada? Até que ponto é confortável; É forçada ou livre?*” (CRESWELL, 2009, p. 26).

<sup>12</sup> Este tema será tratado com mais detalhes no capítulo 6.

<sup>13</sup> “*A mobilidade social é vista através das classes sociais, na verdade classes de renda ou apenas indicações exteriores de renda. Ela é invocada apenas como ascensão, sendo mais ou menos difícil conforme a sociedade em questão. A mobilidade profissional é traduzida por mudança de profissão e tem relações com a precedente. Já a mobilidade do trabalho é medida pelo tempo passado em média pelo trabalhador numa mesma empresa, o que também é chamado de mercado de trabalho. Essas três formas podem alimentar mobilidades geográficas, que implicam mudança de lugar, migrações etc*” (BALBIM, 2003, p.182).

<sup>14</sup> “*uma interacción entre dinámicas estructurales (economicas, sociales e culturales), en las cuales hay que incluir proyectos de transportes y las estrategias territoriales*” (Miralles-Guasch, 2002, p.19).

<sup>15</sup> “*mobilidade cotidiana: temporalidades curtas, ritmos sociais da vida cotidiana. É um tempo recorrente, repetitivo que implica retorno cotidiano à origem. Sua repetição forja hábitos e práticas espaciais [...] Viagens*

como central nesta pesquisa o conceito de mobilidade cotidiana, que segundo R. Balbim refere-se a: “*temporalidades curtas, ritmos sociais da vida cotidiana. É um tempo recorrente, repetitivo que implica retorno cotidiano à origem. Sua repetição forja hábitos e práticas espaciais*” (Ibid., p.183). A ideia de deslocamento recorrente no entendimento da mobilidade cotidiana é corroborada em Miralles-Guasch e Cebollada, pois esta é “*entendida como a soma dos deslocamentos que realiza a população de forma recorrente para acessar aos bens e serviços em um território determinado*” (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2009, p.194)<sup>16</sup>. Para as autoras, então, o caráter da mobilidade cotidiana é profundamente geográfico “*pois não se trata somente de deslocamentos sobre o território sem que a organização e distribuição das atividades no espaço são o motor que gera os movimentos habituais*” (Ibid., 196)<sup>17</sup>.

Destarte, a compreensão da mobilidade como um conteúdo político, econômico e espacial, visa superar um viés mais tecnicista para uma abordagem social, conforme nos ensina Vasconcellos (2001), possibilitando analisar a complexidade dos processos e das dinâmicas socioespaciais, de como as pessoas podem usar o espaço, acessar e ter direito à cidade.

## **1.2. Acessibilidade: movimento em potencial**

O tema da acessibilidade é também um tema extremamente debatido na sociedade neste contexto mais contemporâneo. As possibilidades de utilização desse conceito são as mais diversas possíveis, variando desde questões relativas às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, localização de infraestrutura de

---

*e turismo: temporalidades mais longas, excedendo um dia. Esse tempo também é recorrente, uma vez que cada nova viagem permite o acúmulo de novas experiências [...] Mobilidade residencial: temporalidade ligada ao percurso da vida, é definitiva, pois reenvia à história de vida da pessoa [...] Migração: temporalidade ligada ao conjunto total da vida, marca a identidade do sujeito. É também definitiva, independentemente do possível retorno do indivíduo*” (BALBIM, 2003, p.183).

<sup>16</sup> “*entendida como la suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado*” (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2009, p.194)

<sup>17</sup> “*pues no se trata solo de desplazamientos sobre el territorio sino que la organización y distribución de las actividades en el espacio son el motor que genera los movimientos habituales*” (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2009, p.196)

transporte, direito das pessoas em acessar as atividades e serviços nas cidades, etc. Ou seja, é diante deste cabedal de possibilidades que se faz necessário explicitar como se pretende utilizar este conceito nesta pesquisa.

Acessibilidade, com raiz etimológica do latim, *accessibilitas*, é entendida como a qualidade ou caráter do que é acessível; facilidade na aproximação, livre acesso (HOUAISS, 2001). Em uma primeira aproximação conceitual, para E. Vasconcelos, a acessibilidade é “a facilidade de atingir os destinos desejados” (VASCONCELLOS, 2000, p.27). Para A. Raia Jr., a acessibilidade “está relacionada com a oportunidade que um indivíduo, em um dado local, possui para tomar em uma atividade particular ou uma série de atividades” (RAIA JR., 2000, p.15). É neste sentido, que para F. Ulian a “acessibilidade está relacionada não só aos meios de transporte disponíveis, como também à localização do indivíduo e das atividades no espaço” (ULIAN, 2008, p.20), sendo que “se não há acessibilidade satisfatória, o indivíduo tem limitadas suas oportunidades de tomar parte em um conjunto de atividades” (Ibid., 20).

Portanto, para Raia Jr., a “acessibilidade está relacionada não com o comportamento propriamente dito, mas com a oportunidade ou potencial, disponibilizados pelo sistema de transporte e uso do solo” (Ibid., 15). Nesta ordem de considerações, para J. Lévy e M. Lussault, a acessibilidade: “compreende o conjunto dos deslocamentos possíveis em uma determinada situação. E não é apenas a infraestrutura de transporte, mas a capacidade efetiva de usá-la concretamente: uma rua lotada, os trens raros, o transporte muito caro são todas as restrições de acesso” (LÉVY; LUSSAULT, 2003, p.35)<sup>18</sup>.

É assim que para Vasconcelos, a acessibilidade analisada de uma forma mais ampla não é apenas a “facilidade de cruzar o espaço”, mas “a facilidade de chegar aos destinos” (VASCONCELLOS, 2001, p.41), que este autor denomina de “macroacessibilidade”:

*refere-se à facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos desejados. Ela reflete a variedade de destinos que podem ser alcançados e, conseqüentemente, o arco de possibilidades de relações sociais, econômicas, políticas e culturais dos habitantes locais (VASCONCELLOS, 2001, p.91).*

---

<sup>18</sup>«L'accessibilité comprend l'ensemble des déplacements possibles dans une situation donnée. Ce n'est pas seulement l'infrastructure des transports, mais la possibilité effective de l'utiliser concrètement: une voirie encombrée, des trains peu fréquents, des transports trop coûteux sont autant de restrictions à l'accessibilité» (LÉVY; LUSSAULT, 2003, p.35).

Portanto, a acessibilidade passa em compreender a mobilidade realizada ou não pelas pessoas de um determinado lugar, em razão de sua oferta de infraestrutura de transportes e das condições socioeconômicas que agenciam a facilidade ou não dos deslocamentos das pessoas aos espaços desejados. É neste sentido que, para Jacques Lévy, a mobilidade pautada por relações sociais vincula-se a um sistema de movimentos potenciais, que o autor denomina de “*virtualidades*” (LÉVY, 2001:3), isto é, a mobilidade é virtual, no sentido de “*possibilidade*” de realização, “*competência*” de meios e “*capital*” como estratégia (Ibid.,p.3-5).

Seguindo esta a linha teórica, V. Kauffmann denomina este potencial de mobilidade como “*motilidade*”<sup>19</sup> (KAUFFMANN, 2005, p.126), que segundo este autor envolve fatores relacionadas à acessibilidade, competência e apropriação cognitiva (avaliação possibilidades) (Ibid.,p.126), problematizando a noção de acessibilidade para além da questão das infraestruturas de transportes, que por si só não significam, necessariamente, aumento de mobilidade.

Entretanto, o conceito de acessibilidade empregado nesta pesquisa não se restringe às infraestruturas de transportes dispostas no espaço, pois um espaço que se dispõe de estações de metrô, trem, terminais de ônibus não determinam cabalmente as facilidades de se deslocar e chegar aos destinos no espaço, vinculando apenas elementos que giram em torno da distância espacial e duração dos deslocamentos e transportes utilizados. Mas também passa pela necessidade em levar em consideração os atributos econômicos, sociais e culturais dos indivíduos. Corroborando com esta assertiva, Carme Miralles-Guasch e Cebollada (2003, p. 14), conceituam acessibilidade:

*Acessibilidade refere-se à facilidade com que cada pessoa pode superar a distância que separa dois lugares e desta forma exerce o seu direito como cidadão. A relativa facilidade de ultrapassar a distância é uma variável relacionada com as características físicas de um espaço, as oportunidades para o uso de certas atividades e as características individuais dos cidadãos*<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> “A motilidade é um termo usado em biologia e medicina para discutir a capacidade para se mover de um animal (por exemplo, a motilidade de peixe), ou uma célula um órgão (por exemplo, o olho). Na sociologia, não é totalmente desconhecido, uma vez que Bauman usou esporadicamente na *Modernidade Líquida* (2000) para descrever a capacidade de ser móvel, e que a reunião de análise sociológica do corpo (Mol e Law, 1999) para descrever o corpo em movimento”. (KAUFFMANN, 2005, p.126 – tradução do autor).

<sup>20</sup> “La accesibilidad hace referencia a la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano. La relativa facilidad para superar la distancia

Esta compreensão torna-se fundamental, pois a acessibilidade não está uniformemente distribuída a todos os indivíduos que habitam uma determinada área, quer no seu âmbito espacial, quer nos seus vínculos de relações, em termos de renda, idade, gênero, etc. É desse modo que não é possível vincular a acessibilidade apenas ao nível da coletividade, já que *“não existe uma acessibilidade geral para todos os cidadãos de um determinado lugar”*<sup>21</sup> (MIRALLES-GUASCH, 2002, p.43). Em um estudo sobre a questão da mobilidade-imobilidade na produção do espaço metropolitano de São Paulo, a geógrafa Glória Alves, tomando como exemplo o rodoanel Mario Covas<sup>22</sup> é exemplar neste quesito: *“Se, por um lado, a construção do Rodoanel permite a mobilidade de mercadorias e pessoas de classes médias e mais abastadas, por outro, não só impede a mobilidade como também separa as populações que vivem nesse espaço, por recortá-lo e fragmentá-lo, para que seja viabilizada”* (ALVES, 2011).

Ou seja, o Rodoanel Mario Covas, que corta um determinado território neste exemplo, pelo fato de não ser permitida a circulação de transporte público coletivo, não se traduz como facilidade de deslocamento para as pessoas que não possuem automóveis, ao contrário, traduz-se como uma barreira que dificulta a utilização das infraestruturas e serviços disponíveis em uma metrópole como a de São Paulo.

Não por acaso a acessibilidade revela-se como um elemento fundamental na composição do preço da terra urbana, pois segundo F. Villaça *“a acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou em menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade”* (1998:74). D. Harvey realiza uma interessante análise do preço da terra em relação às noções de *“espaço absoluto”*, *“espaço relativo”* e *“espaço relacional”*<sup>23</sup> (HARVEY, 1980, p.5), pois de

---

*es una variable relacionada con las características físicas de un espacio, las oportunidades de uso de ciertas actividades y las características individuales de los ciudadanos”* (Miralles-Guasch e Cebollada, 2003, p. 14).

<sup>21</sup> *“no existe una accesibilidad general para todos los ciudadanos de un determinado lugar”* (MIRALLES-GUASCH, 2002, p.43)

<sup>22</sup> O Rodoanel Mario Covas (SP-21) tem uma sua extensão total de 170 km; quando finalizado, irá interligar dez rodovias que chegam a São Paulo - Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castello Branco, Anhanguera e Bandeirantes, Anhanguera, Fernão Dias, Dutra, Ayrton Senna, Imigrantes e Anchieta. <http://www.ambiente.sp.gov.br>. Acessado 10/09/2011.

<sup>23</sup> *“Se tomamos o espaço como absoluto ele se torna uma ‘coisa em si mesma’ com uma existência independente da matéria. Ele possui então uma estrutura que podemos utilizar para classificar ou para individualizar fenômenos. A caracterização de um espaço relativo propõe que ele deve ser entendido como uma relação entre*



acordo com este autor, seja pelo atributo físico do território ou seja pela relação entre objetos em um espaço dotado ou não de infraestrutura urbana e serviços (transportes, rede de esgoto, água, telefonia, etc.), acaba por implicar em um maior custo e, por conseguinte, um maior preço da terra.

Para corroborar o exposto, Roberto Corrêa entende que esse processo gera “rendas diferenciais (de localização) e que desempenham papel fundamental na determinação do uso da terra” (CORRÊA, 1995, p.22). É assim que a localização não aparece apenas como um ponto abstrato no espaço, mas antes, como um “valor de uso produzido pelo trabalho coletivo” (VILLAÇA, 1998, p.74). Não por acaso, nesta produção, a relação intrínseca entre localização e acessibilidade revela-se como base das relações socioespaciais desiguais, ensinada assim por Milton Santos:

*Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidades (tempo, frequência, preço) (SANTOS, 1987, p.81).*

No caso da metrópole de São Paulo, morar distante é estar longe das oportunidades e, no limite, negligenciá-la a uma parcela importante da população. Mas morar longe, distante das áreas centrais, resultado das relações capitalistas que se realizaram historicamente na metrópole de São Paulo, baseada pela especulação fundiária, que empreendida pelo mercado imobiliário, paulatinamente, submeteu boa parte da população a viverem em áreas periféricas, ausentes de infraestrutura e serviços básicos de transportes<sup>24</sup>.

Mas, de uma forma geral, a presença ou ausência de um potencial de acessibilidade pode representar ou não a qualidade de vida das pessoas que vivem em grandes metrópoles como São Paulo. Mais do que isto, a possibilidade de se mover e acessar as oportunidades e usar a cidade de sua forma revela-se com um direito<sup>25</sup>, que conduz inevitavelmente a discutir políticas de transportes em relação à

---

*objetos, a qual existe somente porque os objetos existem e se relacionam. Há outra acepção a qual o espaço pode ser tomado como relativo, e proponho chamá-lo espaço relacional – espaço tomado, à maneira de Leibniz, como estando contido em objetos, no sentido de que um objeto existe somente na medida em que contém e representa dentro de si próprio as relações com outros objetos” (HARVEY, 1980, p. 4-5)*

<sup>24</sup>Este tema será tratado com mais detalhes no capítulo 4.

<sup>25</sup>Este tema será tratado com mais detalhes no capítulo 7.

ideia de equidade (VASCONCELLOS, 2001, p.41), justamente em um contexto em que “a acessibilidade tornou-se um bem escasso” (Idem, 2000:43).

### 1.3. Mobilidade Precária: notas de um fundamento

O termo precário, que vem do latim, *precarius*, está associado à ideia de escassez, com pouca ou nenhuma estabilidade; incerto, contingente, inconsistente; que está em más condições, deficiente e não cumpre a contento seus propósitos (HOUAISS, 2001). Neste sentido, é um termo bastante abrangente, seu emprego pelo senso comum é extremamente usual, como também, é comumente utilizado nos mais diversos matizes das ciências sociais.

No campo das ciências sociais, seu emprego visa qualificar a oferta e disponibilidade ineficiente ou desqualificada de infraestrutura e serviços, que podem ser elencados numa lista que inclui os termos de saúde, educação, transporte, moradia, trabalho, entre outros. Dentro deste escopo, é frequente a sua utilização conceitual relacionada a temas vinculados às “*moradias precárias*” (RODRIGUES, 2000; MARQUES; GOMES; GONÇALVES et al., 2007)<sup>26</sup> e, especialmente, ao “*trabalho precário*” (ALVES, 2000; ANTUNES, 2003; CASTEL, 2003)<sup>27</sup>. Em termos de análise da precariedade não são incomuns pesquisas que visam desnudar as condições de mobilidade das pessoas associadas à “*moradia precária*” (Koch et. al.,

---

<sup>26</sup>Conforme (Rodrigues, 2006:06) “*As moradias precárias na cidade compreendem, grosso modo, os seguintes tipos: favelas, loteamentos irregulares, conjuntos habitacionais precários, cortiços, e moradores de rua*”. Para (MARQUES; GOMES; GONÇALVES et al., 2007, p.11) “*a questão da habitação precária envolve diversas situações distintas, como favelas, loteamentos clandestinos e/ou irregulares e cortiços, marcadas também por intensa heterogeneidade interna*”. Além do mais, “*Mesmo os conjuntos habitacionais construídos pelo poder público em décadas recentes, por vezes, apresentam avançado estado de degradação e solicitam atenção por parte de políticas que intervenham na precariedade habitacional e urbana*”(RODRIGUES, 2000; MARQUES; GOMES; GONÇALVES et al., 2007, p. 11).

<sup>27</sup>Para Robert Castel “*A precarização do trabalho constitui-lhe uma outra característica, menos espetacular(em comparação ao desemprego), porém ainda mais importante, sem dúvida. O contrato de trabalho por tempo indeterminado está em vias de perder sua hegemonia. As ‘formas particulares de emprego’ que se desenvolvem recobrem uma infinidade de situações heterogêneas, contratos de trabalho por tempo determinado, interinidade, trabalho de tempo parcial e diferentes formas de ‘empregos ajudados’, isto é, mantidos pelos poderes públicos no quadro da luta contra o desemprego*” (CASTEL, 2003, p.514). A importância se dá que a partir dela é possível “*compreender os processos que alimentam a vulnerabilidade social e produzem, no final do percurso, o desemprego e a desfiliação*” (Ibid., p. 516).

2013) ou ao “*trabalho precário*” (JOUFFE, 2007), como também, pesquisas que se vinculam às condições de mobilidade de profissionais em contrato de trabalho precário que usam o transporte como instrumento de trabalho, tais como: os perueiros (HIRATA, 2012), os motoboys (SILVA, 2011), entre outros profissionais. Porém, esta pesquisa pretende contribuir no entendimento da “mobilidade precária” no que se refere às condições de deslocamentos cotidianos das pessoas na metrópole de São Paulo, que revela a mobilidade como recurso, esta desigual e cada vez mais rara para a maioria das pessoas, sejam elas no transporte coletivo ou no transporte individual, que de alguma forma leva as pessoas aos constrangimentos do tempo perdido no trânsito, submetidas aos imensos congestionamentos e aos transportes coletivos ineficientes e superlotados, expondo-as a uma condição de vulnerabilidade relacionada aos acidentes no trânsito e aos problemas socioambientais daí decorrentes<sup>28</sup>.

A ideia de vulnerabilidade se refere à qualidade ou estado do que é ou se encontra vulnerável (HOUAISS, 2001). Para R. Castel, a vulnerabilidade social está intimamente relacionada à ideia de precário (CASTEL, 2003). Zygmunt Bauman, citando um artigo de Pierre Bourdieu, “*Le précarité est aujourd’hui partout*”, relata que a precariedade relacionada à vulnerabilidade é umas das principais características das condições de vida contemporâneas (BAUMAN, 2001, p.184). Para Lúcio Kowarick não cabe listar os mais diversos tipos de vulnerabilidades quanto ao emprego, aos serviços de proteção social ou ao aumento da violência criminal, mas antes, indicar que processo vem produzindo um campo de investigação ao longo da história urbana brasileira, centrado na fragilização da cidadania, ou o que ele chama de processo de “*descidadanização*”, que segundo o autor é

*entendida como perda ou ausência de direitos e como precarização de serviços coletivos que garantiam uma gama mínima de proteção pública para grupos carentes de recursos – dinheiro, poder, influência – para enfrentar intempéries nas assim denominadas metrópoles do subdesenvolvimento industrializado (KOWARICK, 2002, p.30).*

Esse processo remonta às raízes históricas da formação urbana de São Paulo, que inicialmente induzida por uma industrialização poupadora de mão-de-obra e de baixa remuneração, além de dificultar a inserção dos trabalhadores no

---

<sup>28</sup> Estes temas serão tratados com mais detalhes nos capítulos 3,4 e5.

processo produtivo, alijaram-nos de mínimas condições socioespaciais. Desse modo, foram induzidos a ocupar as áreas menos valorizadas, localizadas nas periferias da cidade, em lugares de difícil acessibilidade (LEMOS, 1980; SMOLKA, 1986 apud ZIONI, 1999, p.70; SANTOS, 2004, p.37; CARLOS, 2006, p. 49), que apoiados por meio da redução do custo de moradia e dos transportes (BONDUKI, 1998 apud ZIONI, 1999, p.71), servidos por deficitárias infraestruturas e serviços, tornando a existência uma experiência angustiante de se viver.

A compreensão da formação socioterritorial da metrópole de São Paulo pressupõe, na sua gênese, a emergência da mobilidade precária ainda na primeira metade do século XX. A mobilidade precária em São Paulo não é uma novidade. Na década de 1930, a mobilidade precária é impulsionada devido ao crescimento desmesurado de São Paulo, associado à especulação imobiliária e à emergência do sistema de ônibus, quando se traduzia ainda esse problema como exceção, pois as péssimas condições de mobilidades eram restritas às classes trabalhadoras. Na década de 1960 em diante, apesar do tema dos transportes coletivos entrarem na pauta dos discursos políticos, esse problema se exaspera nas classes trabalhadoras, com a intensificação do processo de metropolização de São Paulo e massificação seletiva do privilégio de circulação dos automóveis no sistema viário destinado à classe média. Já na década de 1990 até os dias atuais, a escala de crescimento macrometropolitana de São Paulo em concomitância com a popularização do transporte individual motorizado (automóvel e motocicleta) e, aliada ao aprofundamento da precariedade dos transportes coletivos, que o precário de exceção passa a ser a regra, pois independente da condição social das pessoas, no transporte individual ou no coletivo, sofrem os efeitos deletérios da mobilidade cotidiana na metrópole paulistana.

Desse modo, a pesquisa enseja contribuir na compreensão da mobilidade precária na complexidade da vida social na metrópole de São Paulo, o que não significa eleger *a priori* um problema principal do urbano. Nem muito menos é a intenção deste projeto propor qualquer tipo de classificação desses problemas, tais como: moradia, trabalho, saúde, saneamento básico, educação, violência, entre outros. Entrementes, as questões ligadas à mobilidade são problemas urbanos dos mais compreensivos na atualidade e, por conseguinte, justifica-se o esforço de análise empreendido por esta pesquisa.

E é por este diapasão que se faz necessário compreender a mobilidade precária como *produto* e *necessidade* - resultado de uma transformação socioespacial na transição do século XX para o XXI - revelado por uma dialética complexa da inter-relação entre a sociedade, transportes e território, assim explicitada: a) mobilidade como recurso: o que se tem em termos de infraestrutura de transportes motorizados, em relação à forma de organização e distribuição das atividades no território, vinculado a um contexto de transformações não somente econômicas, mas também de novas práticas políticas, culturais e de consumo; b) mobilidade como constrangimento: como se dá a mobilidade em termos de tempo, formas e estratégias de deslocamentos dos usuários dos transportes coletivos e individuais, bem como a percepção no que concerne os congestionamentos e as condições de transportes e, por fim, c) mobilidade como vulnerabilidade: vincula-se às consequências de um modelo de mobilidade que vem pondo em um patamar os aumentos dos acidentes de trânsito, a insustentável questão ambiental e, no limite, vem pondo em xeque a questão existencial do ser na metrópole paulistana.

Destarte, a angústia que abate a vida das pessoas na sua odisséia cotidiana nos transportes coletivos e ilusões perdidas nos transportes individuais nos deslocamentos diários ajuda a traduzir a crise da metrópole, que se pauta pela mobilidade pensada como um recurso como outro qualquer, uma mera mercadoria. Para tanto, é fundamental que se pense a mobilidade como um direito, que seja garantido o acesso aos lugares, que as pessoas possam usar, experienciar e vivenciar a cidade.

## 2. Capítulo – Mobilidade Precária: De exceção a regra

### 2.1. MetrÓpole fora dos trilhos: plano de avenidas e a mobilidade restrita

São Paulo, de uma vila modesta torna-se ao longo do século XX uma das maiores metrÓpoles do mundo. Nesta transiçÓo de *lÓcus* da economia cafeeira, passa a entreposto da indÚstria e, revela-se, mais recentemente, como uma pujante economia vinculada a um setor de serviçOs dinâmico, baseado num consumo desenfreado e marcado por intensos fluxos de pessoas, mercadorias e informaçÓes. Porém, contraditoriamente, convive com a proeminência dos problemas sociais de toda ordem, como falta de moradias, saúde pública deficitária, um péssimo sistema de transporte, etc., num antagonismo que Milton Santos denomina de “*modernidade incompleta*”:

*Nela se justapõem e superpõem trocas de opulência, devido a pujança da vida econômica e suas expressões materiais e sinais de desfalecimento, graças ao atraso das estruturas sociais e políticas. Tudo que há de mais moderno pode aí ser encontrado, ao lado das ocorrências mais gritantes (SANTOS, 1990, p.13).*

Para ErmÍnia Maricato, este panorama que marca a urbanizaçÓo brasileira no século XX aponta para as consequências do avanço das condições precárias das cidades no Brasil, na transiçÓo para o século XXI:

*O novo século se inicia sem que o Brasil, Estado e sociedade apresentem políticas sociais para as cidades minimamente eficazes para conflitos que passaram a adquirir dimensões gigantescas. As mortes por desmoronamento, causadas pela ocupaçÓo irregular de encostas, têm crescido a cada ano. Entre 1988 e 2003 morreram 1.303 pessoas por esse motivo, destas, 53 foram mortas nos primeiros cinco meses de 2003. [...] Nas metrÓpoles, as periferias crescem mais do que os bairros ricos. O transporte de massa talvez seja o setor que mais involuiu, especialmente nas grandes metrÓpoles (MARICATO, 2003, p. 161).*

Esse processo que acompanha a formaçÓo socioterritorial da metrÓpole de São Paulo, produto da urbanizaçÓo de um país subdesenvolvido como o Brasil, virtualmente se generaliza ao longo do século XX. Porém, este processo irrompe-se

de maneira mais sistemática na década de 1930, num contexto marcado por intensas transformações socioespaciais. Esse processo traduzido pela transição do centro dinâmico da economia do setor agroexportador para a industrialização (CANO, 1977 apud BUITONI, 2009, p.122), impulsionado pela crise mundial de 1929, baseado em um modelo de produção industrial voltado ao mercado interno, que C. Furtado caracterizou como “*industrialização de substituição de importação*” (FURTADO, 1979, p.186-203), passava a revelar a cidade de São Paulo não mais como a “*capital dos fazendeiros*” (MONBEIG, 1957, p.88), ou a “*metrópole do café*” (PETRONE, 1958, p.101), mas cada vez mais como uma movimentada “*metrópole industrial*” (Ibid., p.101).

Nesta condição, a necessidade de modelar a fisionomia da cidade torna-se um imperativo. A produção industrial em larga escala no chão da fábrica precisava encontrar um meio adequado e uma correspondência no espaço. Neste esteio, o planejamento urbano cumpriria um papel fundamental, pois até então devotado ao embelezamento da área central de São Paulo, valendo-se de justificativas *higienistas*<sup>29</sup>, que visavam, antes de tudo, um espaço limpo de pobres (MATOS, 1958, p.92-93; VILLAÇA, 1999, p.193; ABREU, 2001), daria a vez a um novo tipo de planejamento, que além de incorporar em seu bojo a racionalidade da eficiência industrial em termos de uma totalidade, denotaria uma nova abordagem, representada pela transição de objetivo, a saber: da “*‘cidade bela’ para a ‘cidade eficiente’, da cidade do consumo para a cidade da produção*” (VILLAÇA, 1999:199)<sup>30</sup>.

---

<sup>29</sup>“O higienismo teve suas origens na obra de Hipócrates intitulada *Sobre os ares, as águas e os lugares*, e na sistematização desse pensamento feita pelo médico inglês Thomas Sydenham no século XVII. Tendo estudado a pandemia que afetou Londres na década de 1660, este autor ressuscitou o antigo conceito grego de *katastasis*, ou constituição epidêmica, e sugeriu que haveria uma relação íntima entre a “deterioração” ou “corrupção” do meio natural e o surgimento dos surtos epidêmicos. Dessa correlação foi sendo desenvolvida nos séculos seguintes uma teoria que atribuía ao meio ambiente, e muito especialmente à “corrupção” do solo, da água e do ar um papel fundamental na explicação da salubridade pública” (ABREU, 2001). “O tema da higiene dominou grande parte do debate urbanístico internacional no final do século XIX. Foi fruto do surgimento da grande cidade, marcada em seus princípios por precaríssimas condições de saneamento e assolada sistematicamente por epidemias” (ROLNIK, 1997, p.37). “Segundo a teoria dos fluidos, que dominava o pensamento médico produzido essencialmente na França desde o século XVIII, o ar e a água eram considerados veículos mórbidos, portadores de emanações fétidas e pútridas, conhecidas como miasmas, transmissores de doenças. A inalação dos miasmas poderia provocar uma ruptura do equilíbrio do organismo, obstruindo as vias de circulação do sangue e ocasionando febres. Os pântanos e todos os lugares que acumulassem detritos, dejetos, insetos e matérias em decomposição eram considerados fontes produtoras de miasmas. Assim as teses de medicina forneceram um paradigma para orientação e forma de construir moradias, constituindo as primeiras regulamentações presentes nos Códigos de Posturas” (Ibid., p.40).

<sup>30</sup>A principal novidade dos planos sublinhava a importância das infraestruturas, em destaque, saneamento e transportes. Porém, nestes planos, não estavam ausentes o apelo ao embelezamento muito menos o interesse

Destarte, a modesta cidade de São Paulo, que possuía uma população de 26.040 habitantes, em 1872, referida pelos cronistas como a “*pauliceia carrancuda*”, devido seu aspecto tristonho e colonial, era apenas a 10ª maior cidade brasileira em termos populacionais. Em pouco tempo depois, em 1920, sua população já chegava a 579.033 habitantes, sendo a 2ª maior cidade do Brasil, atrás apenas da capital federal Rio de Janeiro. Em 1940, a população mais que dobraria e chegaria 1.326.019 de habitantes em São Paulo (MONBEIG, 1957, p. 78-79). Esse processo distanciava cada vez mais a imagem desbotada de uma cidade modesta e carrancuda para uma metrópole nascente, que se caracterizava cada vez mais por incessantes movimentos, num vaivém sem cessar de mercadorias, pessoas e ideias começavam a aportar em São Paulo.

É assim que a cidade de São Paulo passaria a se basear cada vez mais nos preceitos do urbanismo moderno e funcional, tornando os espaços da cidade cada vez mais crescentes, fragmentados e desiguais, articulados em torno da racionalidade de circulação, já que o lugar de moradia paulatinamente não se confundiria mais com o lugar do trabalho, assim corroborado por Miralles-Guasch:

*A disposição das atividades e dos serviços no espaço urbano moderno se caracteriza por uma localização diferenciada e fragmentada das funções urbanas e, em conseqüência, pela separação espacial e temporal entre las diversas atividades cotidianas (2002, p.28)<sup>31</sup>.*

Esse modelo de urbanismo moderno possui evidentes inspirações nos planos do Prefeito Georges Eugène Haussmann, de Paris, em meados do século XIX, que visava transformar o espaço urbano a partir da construção e alargamento de grandes avenidas, os *boulevards*, em função da circulação e disciplinamento das massas revoltosas, já que os “*novos bulevares permitiram ao tráfico fluir pelo centro da cidade e mover-se em linha reta, de um extremo a outro*” (BERMAN, 1987, p.144-145), como também: “*criariam longos e largos corredores através dos quais as tropas*

---

pelas oportunidades imobiliárias. Ao contrário. O centro da cidade ainda é o grande foco de atenção dos planos, apesar de um discurso que pretendia abordar a cidade inteira (Villaça, 1999:207). Mas indubitavelmente o discurso se alojava na necessidade premente de articulação do centro aos bairros, e destes entre si, através de sistemas de vias e de transportes sobre rodas (LEME, 1999, p.25).

<sup>31</sup> “*La disposición de las actividades y de los servicios en el espacio urbano moderno se caracteriza por una localización diferenciada y fragmentada de las funciones urbanas y, en consecuencia, por la separación espacial y temporal entre las diversas actividades cotidianas*” (MIRALLES-GUASCH, 2002, p.28)



*de artilharia poderiam mover-se eficazmente contra futuras barricadas e insurreições populares*”(Ibid., p.145)

Esse modelo urbano passa a se expandir a diversas cidades no mundo. No Brasil, esse processo não foi diferente, pois muitas de suas atuais metrópoles seguiram esse modelo, que visava tornar os espaços funcionais, voltados aos desígnios da circulação no espaço. As influências desse modelo de urbanismo na cidade de São Paulo, relacionadas a essas transformações socioespaciais, com base na racionalidade da circulação, já estavam formuladas no *Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*<sup>32</sup>, empreendido por Francisco Prestes Maia. De uma forma geral, é o contexto da década de 1930 que passaria a inaugurar um caráter sistêmico da expansão urbana de São Paulo<sup>33</sup>. Para tanto, o estabelecimento desse plano revela-se como um dos elementos que compõem um complexo processo que ajuda a explicar o crescimento desmesurado da metrópole, pois baseado na construção e na remodelação de vias expressas radiais do centro para a periferia, através do estabelecimento de um modelo tipo radial-perimetral<sup>34</sup>(LEME, 1990, p. 393; VASCONCELLOS, 1999, p.69; BALBIM 2003, p.79; CAMPOS, 2002, p.396; OLIVA, 2004, p.203; CUSTÓDIO, 2004, p.88), induzindo e, possibilitando, a substituição dos transportes sobre trilhos das ferrovias e bondes elétricos para o transporte sobre pneus dos ônibus (LEME, 1990, p.11; ROLNIK, 1997, p.164; BALBIM 2003, p.67).

Os objetivos do Plano de Avenidas visavam amenizar o tráfego cada vez mais intenso da região central (PETRONE, 1958, p. 152; TOLEDO, 1996, p.267), bem como, intensificar a ocupação das áreas mais periféricas, resultado das conexões mais flexíveis que os ônibus proporcionavam (LANGENBUCH, 1971, p. 263-264;

---

<sup>32</sup>Além dessas influências, segundo Campos destaca a obra do nova-iorquino Nelson Lewis, *The Planning of the Modern City* (1916): “*O Plano de Avenidas estrutura-se de forma semelhante ao manual de Lewis, priorizando os aspectos viários e dos transportes e baseando-se no ponto de vista da engenharia municipal*” (Campos, 2002:396). Para Campos, também verifica referências ao “*francês Eugène Hénard, autor do conceito de ‘perímetro de radiação’, e ao manualista alemão Joseph Stübben, que sistematizou as estruturas viárias urbanas e concebeu o esquema radial-perimetral*” (Ibid., p.396).

<sup>33</sup>“*Entre 1924 e 1926, Ulhôa Cintra e Prestes Maia, em quatro artigos publicados no Boletim do Instituto de Engenharia (outubro de 1924/junho de 1926), propuseram a construção do Perímetro de Irradiação e das vias radiais*” (Custódio, 2004:86).

<sup>34</sup>“*O perímetro de irradiação é a proposta de um anel viário em torno do centro da cidade. Prestes Maia propunha o descongestionamento e a expansão do centro, envolvendo a área central com um sistema de avenidas e viadutos. Desta forma, transpunha os obstáculos físicos para expansão do centro, de um lado o vale do Anhangabaú e, de outro, a várzea do Carmo. No capítulo ‘radiaes’, Prestes Maia propõe um sistema de vias traçadas a partir do perímetro de irradiação em direção a todos os quadrantes da cidade e estabelecendo as ligações entre as três perimetrais*” (LEME, 1999, p.392).

CALDEIRA, 2000, p. 217) que, impulsionado na década de 1940 devido ao estabelecimento Lei do Inquilinato<sup>35</sup> (BONDUKI, 1994, p.711; ROLNIK, 1997, p.203), indubitavelmente, favoreceu o aumento exacerbado da especulação imobiliária (LANGENBUCH, 1971, p.136).

Para tanto, o discurso dessa modernização vinculava-se à transição para o sistema de ônibus, em detrimento do sistema de bondes elétricos monopolizado pela empresa anglo-americana Light & Power Co.- ou apenas, Light – que monopolizava também a produção de energia elétrica e distribuição de gás. O sistema de bondes elétricos na cidade de São Paulo, inaugurado em 1900, trazia consigo o *glamour* e toda a simbologia da modernidade (ZIONI, 1999, p.55; SÁVIO, 2010, p.107). Porém, a Light, conhecida à época como o “*polvo canadense*”, no sentido em que seus tentáculos se estendiam e controlavam toda a cidade (SÁVIO, 2010, p.71)<sup>36</sup>, passaria a representar toda uma miríade de problemas urbanos e instrumento de reprodução das desigualdades socioespaciais (Figura 1). As reclamações ligadas à ineficiência aos seus serviços prestados passariam a ser cada vez mais constantes, criando uma imagem nada simpática aos moradores (Ibid., p.74), pois mais do que servir aos interesses da população, essa expansão respondia mais aos interesses econômicos e especulativos da empresa (SEVCENKO, 1992, p.123-124; ZIONI, 1999, p.44; SÁVIO, 2010, p.71), assim relatado nas palavras de Nicolau Sevcenko:

*A Light, naturalmente, era peça decisiva no modo de expansão da cidade. Localizadas as paradas finais de suas linhas em pontos extremos e de população rarefeita – Penha, Lapa, Santana, Ipiranga, Vila Mariana, Pinheiros -, ela gerou fluxos irradiados de valorização imobiliária que, seguindo as direções de seus trilhos, suscitavam a criação de loteamento em áreas remotas. Essas áreas, ao obterem os serviços básicos de transporte, eletrificação e gás, fornecidos pela própria Light, geravam zonas intermediárias entre esses locais já dotados de infraestrutura e o centro da cidade tornadas automaticamente supervalorizadas, o que elevava os preços dos terrenos e aluguéis em níveis exponenciais. O resultado dessa prática sistemática era o surgimento de bairros inteiros completamente desconectados entre si, uma heterogeneidade de arruamentos descontraídos, além de uma escassez drástica de praças, espaços públicos e amenidades (SEVCENKO, 1992, p.123-124).*

---

<sup>35</sup> Lei do Inquilinato instituiu o congelamento dos aluguéis, que apesar do apoio popular acabou criando um clima desfavorável para o investimento em casas para alugar, acelerando os despejos e a maior ocupação da periferia (ROLNIK, 1997, p.203).

<sup>36</sup>“A expansão das linhas da companhia canadense foi rápida se considerarmos o que antes havia sido feito em matéria de transportes públicos na cidade. No ano de 1901, a companhia possuía um total de 15 linhas, percorrendo mais de 83 quilômetros pela cidade afora. No ano de 1916, o total de linhas salta para 61, chegando ao final dos anos 20 com 66 linhas e um total aproximado de 270 quilômetros de trilhos nas ruas da capital” (STIEL, 148-155 apud SÁVIO, 2010, p.128).



**Figura 1– Bondes Lotados em São Paulo, sem data.**

Fonte: Museu dos Transportes - SP

Aproveitando-se dessa condição objetiva, aliada à grande seca de 1924 e a decorrente falta de energia, obrigou a Light a suspender o tráfego de várias linhas de bondes (STIEL, 1978, p.24); dessa forma, o discurso do sistema de ônibus apareceria como uma verdadeira opção pela qualidade dos transportes, assim evidenciado *ipsis litteris* no Plano de Avenidas, de Prestes Maia:

*Não é fora de propósito à menção do ensaio porque habitualmente as empresas, a Light inclusive, se preocupam muito com a velocidade e capacidade dos carros e pouco com o seu conforto e aspecto. Os nossos 'camarões' provam-no; basta dizer que inicialmente não possuíam cortinas. Carros desta ordem, com a agravante da promiscuidade e dos arranques violentos, são de segunda classe e logicamente deduz-se a necessidade de ônibus ou de qualquer serviço de primeira (Ibid., p.30).*

Sem contar o apoio político que este meio de transporte obtinha junto às principais autoridades do país. Não sem sentido, o presidente paulista Washington Luís, dizia que “*governar é abrir estradas*” (LANGENBUCH, 1971, p.153). O prefeito de São Paulo na época, Pires do Rio, em seu relatório de 1926, assim expõe suas preferências:

*Já os bondes encontram imensa dificuldade para transitar nas ruas centrais da cidade. Os auto-ônibus, tais como outros bondes, passam como embolas nas ruas apertadas. Temos, inevitavelmente, de retirar os bondes das ruas centrais e de providenciar sobre a regulamentação do trânsito dos auto-ônibus. O recente aparecimento dos automóveis para transporte coletivo*

*deixa as modernas cidades com dois problemas simultâneos; o do transporte sobre trilho e dos auto-ônibus. Estou certo de que não será possível um bom serviço de auto-ônibus sem unidade administrativa. Já os bondes pertencem a uma única empresa; à Câmara Municipal cabe legislar sobre a unidade administrativa do serviço de auto-ônibus. Para o benefício do público, talvez convenha fazer a Municipalidade o serviço de transporte em auto-ônibus. A criação do privilégio municipal, sob a direção da Prefeitura, do transporte em auto-ônibus torna-se uma necessidade da moderna vida dos grandes centros urbanos. Sem unidade administrativa, será impossível um regime regular de horário e itinerário. Precisamos ter linhas regulares, no seu caminho e nas horas como no preço de suas passagens, para que o público fique bem servido. A concorrência entre os auto-ônibus, fazendo-se pelo abaixamento irregular das passagens, pelo excesso de carros em certas horas do dia e pela sua falta em outras, pela abundância em alguns pontos da cidade e pela sua ausência em outros, constitui um mal para o público. Convém que a Câmara cogite, desde já, sobre o problema, cuja solução agravar-se-á com a demora de sua resolução (STIEL, 1978, p.26).*

Esse período marcaria o embate ideológico entre dois importantes planos de reforma do sistema viário. De um lado, o Projeto da Light (1927), voltado à implantação de um sistema de metrô e, de outro, o Plano de Avenidas de Prestes Maia (1930), direcionado ao sistema viário e circulação dos ônibus (PASTERNAK e BÓGUS, 2004, p.8)<sup>37</sup>. Nesta disputa, a prefeitura acabaria optando pelo segundo, garantindo as condições gerais para a *“expansão da malha urbana, marcando a passagem de uma cidade espacialmente concentrada para uma cidade ‘espraiada’, com a incorporação de novas áreas ao tecido urbano”* (Ibid., p.8).

É neste sentido que as condições objetivas de estabelecimento do sistema de ônibus estavam lançadas. Essa nova realidade possibilitava alcançar novas distâncias, abria novos caminhos, e conformaria uma nova estruturação da metrópole de São Paulo *“para além dos subúrbios formados ao longo das linhas de trem e bonde, foi se valer dos flexíveis itinerários dos ônibus a diesel, abrindo loteamentos de moradias autoconstruídas, além dos limites do mercado imobiliário e da regulação urbanística”* (ZIONI, 1999, p.46). Para J. Langenbuch, a formação desses novos núcleos urbanos baseados nos ônibus traduziu-se pelo o que o autor denominou de *“subúrbio-loteamento”* (LANGENBUCH, 1971, p.159), portanto, garantiriam a ampliação da reprodução do capital imobiliário, pois *“a especulação*

---

<sup>37</sup> *“Cada um dos planos partia de uma diferente concepção de cidade: a) O Projeto da Light previa menores alterações na zona central da cidade e maior adensamento ao longo das linhas que se dirigiam às áreas periféricas, propondo um crescimento dirigido – a partir do transporte – e adensado. b) O Plano de Avenidas propunha grandes mudanças na área central, gastos vultosos com desapropriações e uma expansão que não se prendia aos “trilhos” dos bondes elétricos ou à extensão das linhas ferroviárias. Propunha a renovação urbana da área central e a expansão da cidade a limites não previstos”* (PASTERNAK e BÓGUS, 2004, p.8).

*imobiliária fez com que fossem arruadas e loteadas extensas áreas, próximas ou bastante afastadas da cidade [...] ao mesmo tempo em que, dentro dela, continuam a existir vazios, à espera de valorização*” (PETRONE, 1958, p.155).

Assim, a expansão urbana de São Paulo, impulsionada pela especulação imobiliária alicerçada nas novas possibilidades técnicas da circulação, acabou induzindo a *“formação de um proletariado muitas vezes mal alojado, quase sempre relegado a bairros de difícil acesso”* (MONBEIG, 1957, p.102), pois onde os: *“bairros separam-se, as classes sociais isolam-se a despeito dos progressos do tráfego. Assim a forte aglomeração urbana moderna é a imagem do nosso mundo em que os povos parecem ignorar-se e detestar-se tanto mais quanto as máquinas modernas de transporte anulam as distâncias”* (Ibid., p.103).

Ou seja, é assim que a expansão da periferia de São Paulo, para E. Maricato teve como aliado o binômio loteamento clandestino e ônibus (1996, p.3). Para Balbim, é assim que as estratégias de separação dos grupos sociais no espaço têm nos modos de transporte a mais importante e estruturadora do próprio espaço segregado (BALBIM, 2003, p.113). Isso não quer dizer que estes autores vinculam-se a uma análise tradicional que restringe aos transportes a função de estruturação da cidade. Ao contrário – tal como Miralles-Guasch explicita – a análise deve se pautar, antes de tudo, a partir de um complexo de relações políticas, econômicas, sociais, tecnológicas e culturais, que supere uma análise relacionada à *“causalidade”* para uma *“dialética congruente”* (2002, p.15-26). Isto é, a expansão periférica de São Paulo associou-se a uma prática urbana vinculada à expulsão das populações mais pobres das áreas centrais, dinamizadas por uma lógica cruel de especulação imobiliária articulada a um sistema de ônibus, que passava a realizar o papel de deslocamento das populações conectando precariamente a periferia e o centro, submetendo a classe trabalhadora paulistana a um fluxo incessante e penoso.

Esse processo que se deu de forma paulatina pode ser verificado a partir da análise das viagens motorizadas em São Paulo entre 1900 e 1960. Em 1900, constata-se que 95,1% das viagens motorizadas eram realizadas pelos bondes, 3,1% das viagens realizadas por carros e tálburis e 1,8% das viagens realizadas por trem. Em 1910, as viagens motorizadas pelos bondes representavam 95% do total e, neste mesmo período, as viagens de trem não ultrapassavam 1,5 % e os

automóveis apareciam com apenas 2%, mas já superavam as viagens por trem. Na década de 1920, os bondes ainda predominavam com 88,6%, na sequência vinham as viagens por automóveis, com 6,1%, seguidas pelas viagens de trem com 5,1% e 0,2% de carros e tálburis. Na década de 1930, os bondes contabilizavam 74,8% das viagens, os trens 4,8%, sendo que neste período apareciam as viagens por ônibus com 11,8%, que ultrapassaram as viagens por automóveis, com 8,9% das viagens. Na década de 1940, o sistema sobre trilhos ainda era superior ao sistema sobre pneus em termos de viagens realizadas, pois os primeiros somavam 59,5%, sendo 55% dos bondes e 4,5% do trem, já os segundos chegavam a 40,4%, sendo 29,7% das viagens por ônibus e 10,8% por automóveis. Na década de 1950, as viagens do sistema sobre trilhos ainda era a maioria, com 47,3% nos bondes e 8% nos trens, seguidos dos ônibus com 34% das viagens e dos automóveis com 10,7%. Na década de 1960, essa realidade mudaria definitivamente, pois as viagens realizadas pelos transportes sobre pneus chegariam a 72,5% do total, sendo 57,2% por ônibus e 15,3% por automóveis, já os bondes constituíam apenas 18,3%, os trens 9,2%. Ou seja, o modelo rodoviário paulatinamente tornar-se-ia imperioso, em concomitância com a morte lenta e gradual do sistema de bondes elétricos, que teve seu ocaso no ano de 1968 e, atualmente, varrido definitivamente do espaço urbano (Tabela 1).

**Tabela 1 - Evolução das viagens motorizadas em São Paulo, 1890-1960**

<b>Anos</b>	<b>Carros e Tálburis</b>	<b>Bondes</b>	<b>Tramway e trens</b>	<b>Ônibus</b>	<b>Auto e táxis</b>
<b>1900</b>	3,1	95,1	1,8	-	
<b>1910</b>	1,5	95	1,5	-	2
<b>1920</b>	0,2	88,6	5,1	-	6,1
<b>1930</b>	-	74,8	5,8	11,8	8,6
<b>1940</b>	-	55	4,5	29,7	10,8
<b>1950</b>	-	47,3	8	34	10,7
<b>1960</b>	-	18,3	9,2	57,2	15,3

Fonte: Danelli, 1978 apud Balbim, 2003/ Org. Ricardo B. Silva

Esse processo de transição do transporte sobre trilhos para os transportes sobre pneus se intensificaria no momento em que Prestes Maia passa da condição

de técnico para a de gestor, quando justamente este se torna Prefeito do Município de São Paulo, entre 1938 e 1945, pois “*teve chance de colocar em prática suas ideias [...] quase todas as radiais foram implantadas e as perimetrais estavam em construção*” (CUSTÓDIO, 2004, p.92). Sem contar que, quando o prefeito “*reestruturou em poucos anos uma parcela importante do sistema viário da cidade, as empresas privadas estrangeiras que prestavam serviços públicos começaram a ser nacionalizadas*” (ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p.22).

Além do mais, é sintomático o fato de que no mesmo ano que Prestes Maia alça ao cargo de Prefeito de São Paulo, a Light (responsável pela operação do sistema de bondes elétricos) comunicou a Prefeitura a sua intenção de não renovar o contrato em vigor, que extinguiria em 1940, situação esta impedida pelo então Presidente Getúlio Vargas, durante o Estado Novo, prorrogou compulsoriamente o contrato, obrigando a Light a continuar prestando os serviços devido ao período de guerra (MELLO, 2000, p.42)

Apesar da pouca concorrência com os bondes, devido ao desinteresse da Light em investir na expansão da rede de trilhos<sup>38</sup>, as companhias de ônibus enfrentavam dificuldades devido à falta de chassi e de peças que eram produzidas fora do Brasil no período da Segunda Guerra-Mundial (Ibid.,42). Mas com “*o fim da 2ª Guerra Mundial e a volta ao regime democrático no Brasil, o Decreto-Lei Federal 3.366 (1941), que obrigava a Light a continuar a prestar os serviços de transportes, é revogado*” (ZIONI, 1999, p.87).

É justamente neste contexto que em 1947 foi criada a Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTC). Para Zmitrowicz e Borghetti, o transporte público de São Paulo, que possui um grande número de comandos diferentes, “*passaram a ter uma administração única, englobando bondes e ônibus*” (ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p.22). Silvana Zioni compreende esse processo como uma transição do *monopólio privado* para o *monopólio público*, que possibilitaria organizar os serviços de ônibus e superar o *obsoleto* sistema de bondes (ZIONI, 1999). Porém, a condição de precarização acompanharia a CMTC ao longo de sua

---

<sup>38</sup>“*Em 1937, a Light demonstra não ter mais interesse em operar o sistema de transporte elétrico, após terem sido definitivamente negados pela municipalidade seus planos de construção do Metrô para São Paulo, apresentados em 1927. Com esse plano, a Light previa ter o controle da organização de todo o sistema de transporte na cidade, única forma, dentro da sua estratégia, de manter através do monopólio os lucros num setor no qual ela não podia controlar as tarifas. Os resultados foram novos prejuízos ao transporte coletivo por bonde, que não obteve mais nenhum tipo de investimento por parte da Companhia, sobretudo após o decreto municipal de 1937 que obrigou a Light a prestar os serviços de transporte até 1947*” (BALBIM 2003, p.68)

história. Desde o primeiro ano de sua operação, a ideia de qualidade do sistema de ônibus foi posta em xeque, pois apesar da CMTC absorver os ônibus das companhias até então existentes, a maioria deles já estava obsoleta, e alguns foram encostados ao chegar às suas oficinas (STIEL, 1978, p. 33).

Em relação às reclamações dos munícipes em torno do serviço prestado, essas já iniciaram em meados do mesmo ano da criação da CMTC. Especialmente quando a mesma elevou a tarifa em mais de 100%, passando-a de 0,20 centavos para 0,50 centavos “*O povo, acostumado a pagar os 0,20 desde quase oitenta anos, revoltou-se, efetuando um quebra-quebra de grandes proporções, tanto de bondes como de ônibus*” (MELLO, 2000, p.43).

É assim que o discurso pela qualidade não se sustentou por muito tempo (Figura 2). Mais do que isto, como o privilégio baseou-se no sistema sobre pneus, e não se realizou a contento, todo o sistema de transporte entra em colapso:

*Milhares de pessoas que trabalham no centro comercial, ficam em filas, muitas vezes por mais de uma hora, esperando ônibus, ou então se dependurando nos bondes, lotam caminhões, sucedâneos de ônibus, viajam em trens suburbanos – alguns deles puxados por velhas locomotivas a carvão – ou se utilizam de autolotação de todo o tipo”* (PMSP, 1950 apud ZIONI, 1999, p.101).



**Figura 2 – População dos bairros da periferia chegando ao trabalho no centro de São Paulo.**  
Fonte: MANZON, Jean. A Luta pelo transporte em São Paulo. Ano: 1952. Duração: 10 minutos. <http://www.youtube.com/watch?v=shQSWlumUU8>. Último Acesso em 16/09/2013.



Ou seja, muitas vezes passava-se mais tempo esperando o ônibus do que a viagem em si (Figura 3). Reclamações sobre as condições de transporte tornavam-se cada vez mais evidentes. Ao longo do tempo soluções malfadadas foram tomadas, mas não se reverteram em melhorias sensíveis:

*Em 1956 a CMTC instalou os 'papa-filas', ônibus diesel com lugar para 160 passageiros. Não tiveram muita aceitação devido aos 'solavancos' e a demora nas viagens, tendo causado sérios danos ao calçamento das ruas. Após dois anos foram retirados do tráfego. Em 1958 foram experimentados micro-ônibus com 20 lugares sentados, sem lugar em pé. Como ocupava espaço tão grande quanto os ônibus comuns e transportavam apenas a quarta parte dos passageiros, em nada contribuíram para melhorar o trânsito (HDM, 1968 Apud ZIONI, 1999, p. 96).*



**Figura 3 – Filas intermináveis de ônibus**

Fonte: Fonte: MANZON, Jean. A Luta pelo transporte em São Paulo. Ano: 1952. Duração: 10 minutos. <http://www.youtube.com/watch?v=shQSWlumUU8>. Último Acesso em 16/09/2013



**Figura 4 – Ônibus Papa-filas (1956).**

Fonte: <http://www.museudantu.org.br/Brasil/papafilasp.jpg>. Acessado em 23/04/2012.

Como sintoma desse fracasso, a CMTc começou a autorizar, entre 1957 e 1960, o serviço de companhias particulares de ônibus como uma espécie de privatização desregulamentada: *“Foi promovida pela multiplicação de precários e irregulares contratos com pequenas empresas e a participação da CMTc despenca de 87% para 22% das viagens em transporte coletivo”* (ZIONI, 1999, p.95).

Não por acaso que, neste contexto, o transporte individual passa a se tornar uma alternativa para o fracasso do transporte coletivo, em particular, com a chegada das indústrias transnacionais automobilísticas em São Paulo, que impulsiona o modelo rodoviário urbano, através da massificação do automóvel voltada à classe média, gerando, conseqüentemente, a elevação de problemas ligados aos congestionamentos, especialmente, aos grupos sociais mais pobres relegados a um sistema de transporte coletivo extremamente precário, assim descrito por W. Stiel:

*a instalação de fábricas de automóveis, a partir de 1958, também ajudou na facilidade de conseguir-se meio de transporte, mas em compensação dificultou mais a locomoção, provocando congestionamentos constantes nas ruas e praças, devido ao elevado número de veículos em tráfego. Atualmente, não se leva tanto tempo de espera nas filas, mas demora-se mais sentado dentro do ônibus e carros particulares para se chegar ao lugar de destino, devido ao congestionamento. Contingências do progresso... (STIEL, 1978, p.34).*

## 2.2. Metrópole sob pneus: modelo rodoviário e a mobilidade seletiva

O modelo rodoviário que encampou na metrópole de São Paulo ao longo do século XX foi impulsionado pela massifica o da utiliza o do automóvel, através do privilégio concedido a grupos sociais de renda média e mais elevada (VASCONCELLOS, 2000, p.112), relegando grupos sociais mais pobres a um sistema de transporte coletivo extremamente precário (KOWARICK, 1983, p.39; SANTOS, 2005a, p.106), submetidos a exaustivos deslocamentos cotidianos em uma metrópole pautada em um modelo de urbaniza o crescente, fragmentada e desigual.

Esse processo   t pico de uma moderniza o incompleta que, conservadora por natureza, inclui em seu bojo apenas uma parcela da sociedade. As outras parcelas são resultados contraditórios de um mesmo processo. Não há dualidade. Há uma dialética reinante. Neste sentido, a consolida o, não a inaugura o, do modelo rodoviário impulsionado pela chegada das multinacionais do setor automobilístico<sup>39</sup>, em 1956, resultado do chamado plano de metas do presidente Juscelino Kubitschek (1956-60), que dinamizada pela cria o do Geia - Grupo Executivo da Indústria Automobilística –, forneceu condi es necessárias ao estabelecimento das multinacionais do setor automobilístico em São Paulo (SCARLATO, 1981, p.94; VESENTINI, 1986; COSTA, 1988; BECKER e EGLER, 1994, p. 82).

---

<sup>39</sup> Apesar do processo de massifica o do automóvel estar vinculado   chegada das multinacionais do setor automobilísticos, em 1956, ainda no final do século XIX já havia circula o do automóvel nas ruas de São Paulo: “O primeiro automóvel surgiu na cidade de São Paulo em 1893; em 1917 o número de automóveis chegava a 1760. Em 1925, a General Motors já montava em São Paulo 25 veículos por dia. Nessa década começou a constru o de estradas para a sua circula o intermunicipal e até interestadual: São Paulo-Santos, São Paulo-Bragança, São Paulo-Campinas, São Paulo-Minas Gerais, São Paulo-Mato Grosso, São Paulo-Rio de Janeiro. Em parte aproveitaram-se antigos caminhos de tropas, com rampas fortes e curvas de pequeno raio. E se em 1929 a cidade possuía menos de cartoze mil automóveis de passeio, em 1940 este numero já chegava a quase 23 mil” (ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p.22).



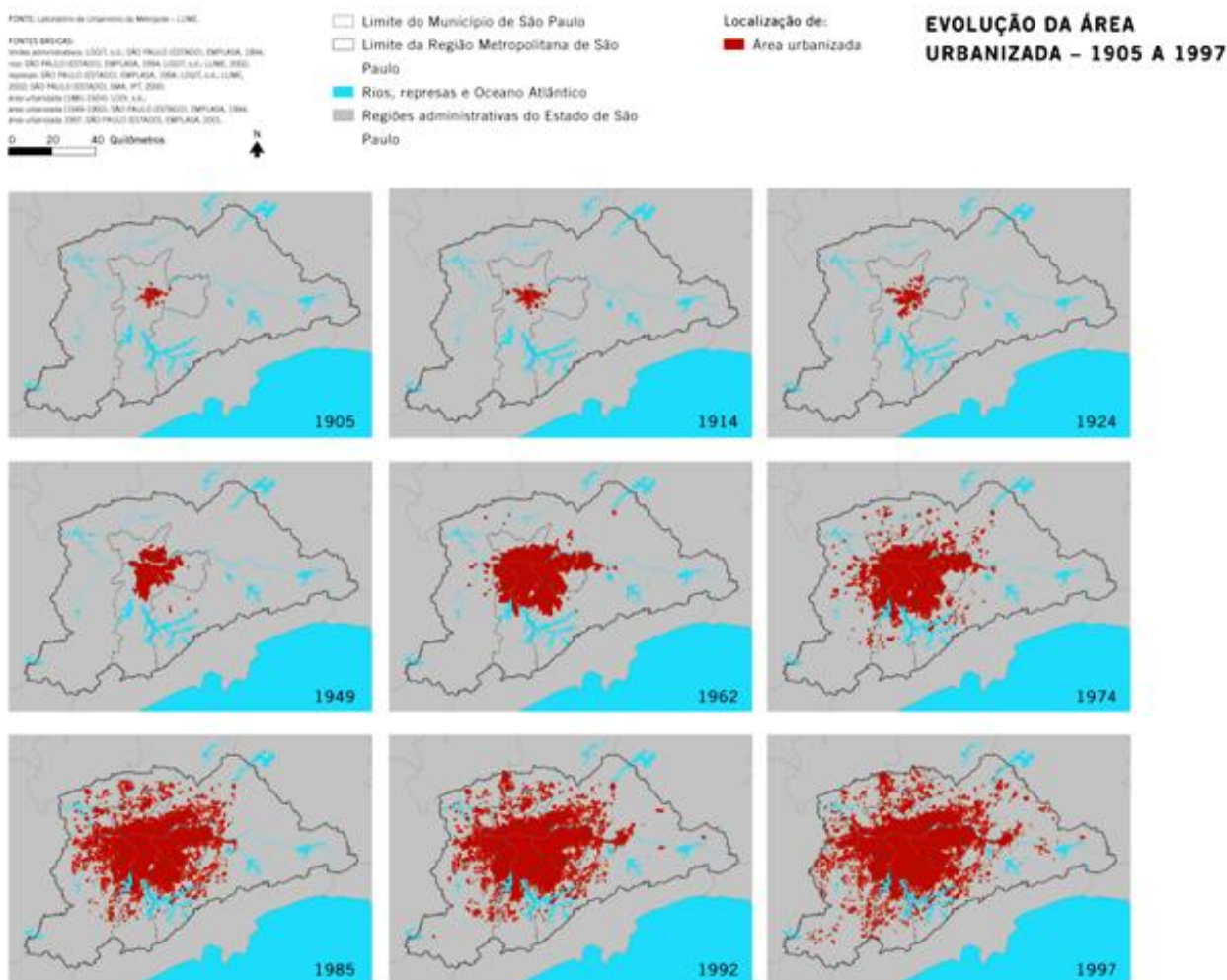
**Figura 5 – Produção de Fusca na Fábrica da Volkswagen**

Fonte: <http://www.dana2.com.br/historia/>. Acessado em 19/03/2014

Esse processo como suporte à circulação dos automóveis passa a interferir direta (ou indiretamente) no processo de urbanização e metropolização de São Paulo (SCARLATO, 1981), bem como acabou induzindo a reformulação da noção de espaço-tempo, determinando os usos de transportes individuais, alterando comportamentos e hábitos (Ibid., 94). Esse modelo de urbanização extensiva, baseado no aprofundamento da lógica centro-periferia, traduziu uma “*tendência à formação de uma cidade espalhada, intercaladas as áreas ocupadas com grandes espaços vazios convidativos à especulação*” (SANTOS, 1990, p.24). Essa realidade tornar-se-ia cada vez mais exponencial, revelando as marcas conhecidas do gigantismo da metrópole paulistana que definitivamente despontava.

Esse processo começou a revelar-se nos mais diversos âmbitos da vida social na metrópole de São Paulo. Com uma população aproximada de 1 milhão de habitantes em 1930, passando para 3,7 milhões de habitantes na década de 1960, tornando-se a cidade mais populosa do Brasil (SANTOS, 1990, p.18; Idem, 2005, p.153), aumentando ainda mais na década de 1990 para 9,6 milhões de habitantes na cidade de São Paulo e 15,4 milhões na região metropolitana de São Paulo (MEYER et. al., 2004, p.56). A frota aproximada de automóveis em 1930 chegava a 14 mil (ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p.22), aumentou para cerca de 500 mil veículos em 1960 (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011, p.94) e chegou ao final da década de 1990 na casa dos 3 milhões de automóveis particulares (Metrô, 1997). No mapa 2 que se refere à área urbanizada de São Paulo, verifica-se um intenso

crescimento ao longo do tempo. Na década de 1930, essa área era de 180 km<sup>2</sup>, passando a 550 km<sup>2</sup> na década de 1965 e, na década de 1990, a área urbanizada metropolitana chegou a 1.765 km<sup>2</sup> (MEYER et. al., 2004, p.45-48) (mapa 2).



**Mapa 2 – Evolução da Área Urbanizada – 1905 a 1997**  
 Fonte: Lume FAU-USP

Mas o conteúdo dessa urbanização traduziu uma expressão socioespacial extremamente desigual. Na escala regional essa desigualdade se revelou por meio de uma intensa concentração econômica, já que na década de 1970, a região sudeste, em especial, no Estado de São Paulo concentrava 60 % da produção industrial e sua região metropolitana quase a metade (45%) (SANTOS e SILVEIRA, 2001). Essas desigualdades territoriais baseadas pela lógica de reprodução do capital “combinado e desigual” (OLIVEIRA, 1981), inaugurava inexoravelmente um novo patamar na expansão metropolitana, tendo a migração interna como um importante motor desse processo, pois as décadas de 1970 a 1980 representaram

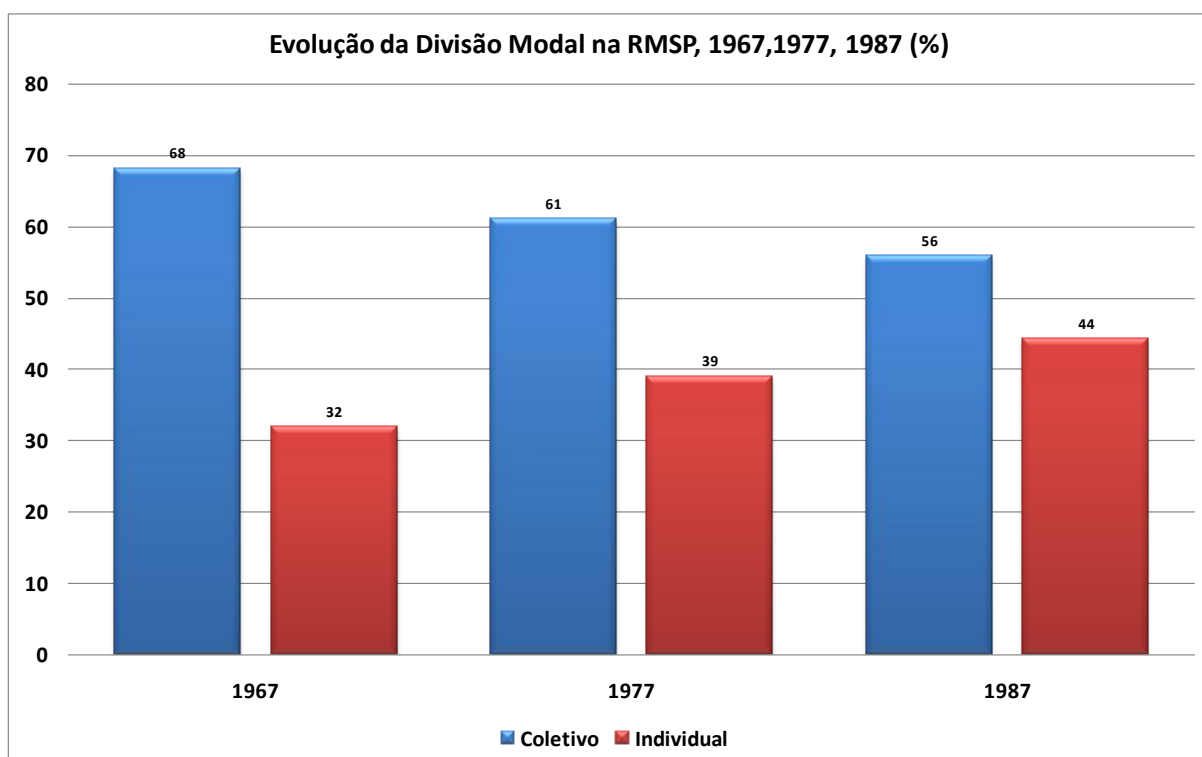
um saldo migratório superior a dois milhões de pessoas (MONTAGNER, BRANDÃO, 1996, p.42), que rumaram em busca de uma vida melhor na metrópole paulistana.

Já em relação ao conteúdo intraurbano dessa urbanização desigual em São Paulo, é possível constatar duas perspectivas que se instalavam e atravessavam mutuamente, que para além de uma dualidade, são produtos de uma mesma realidade, a saber: a modernização tecnológica. De um lado, a cidade para os carros: a um modelo de urbanização a serviço da classe média e alta, produzida em lugares dotados de uma localização central, concentrando uma gama de infraestrutura e serviços, vinculado à circulação privilegiada do automóvel (VASCONCELLOS, 2000, p.112). De outro, a cidade para os ônibus: a um modelo de urbanização que relegou os grupos sociais mais pobres a localizações distantes do centro, ausentes de infraestrutura e serviços básicos (DAMIANI, 1993, LEMOS; FRANÇA, 1999; NAKANO, 2002), aprofundando a “*espoliação urbana*” (KOWARICK, 1983), servindo a especulação imobiliária e submetendo essa população a um sistema de transporte coletivo, especialmente, os ônibus, extremamente precários (SANTOS, 2005a, p.106).

É neste sentido que a circulação aparece como uma questão de classe social e um instrumento de reprodução das desigualdades socioespaciais na metrópole paulistana. O automóvel, que era até então um item restrito à elite paulistana, a partir da década de 60 em diante, torna-se uma alternativa sistemática à classe média. Esse processo pode ser verificado em posse dos dados da pesquisa Origem e Destino (OD) do metrô, pois em 1967, havia 14,3 habitantes por automóvel, passando, em 1997, para 5,4 habitantes por automóvel. Mas a massificação do automóvel, neste período, dá-se predominantemente de forma seletiva, diferencial no tempo e no espaço. Em um elucidativo excerto do texto de Eduardo Vasconcellos, fica evidenciada essa assertiva:

*as políticas de transportes e trânsito cristalizaram diferenças marcantes entre aqueles com e sem acesso ao transporte individual. Estas diferenças resultam de ações eficientes de apoio ao aumento do número de automóveis, por meio da garantia de condições adequadas de circulação. A combinação entre a reorganização do espaço e o uso crescente do transporte individual representa a implementação vitoriosa de um claro projeto político e econômico: a construção da cidade da classe média (VASCONCELLOS, 2001, p.174).*

Isso porque, junto com o crescimento dos automóveis, constata-se o aumento do número de viagens diárias através do automóvel pela classe média, que passa a incorporar novos destinos e motivos, principalmente, ligados à educação privada, medicina privada, esporte, lazer e compras (VASCONCELLOS, 2000, p.112). Esse processo pode ser verificado com base na pesquisa OD do metrô, através das viagens diárias motorizadas pelo modo individual e coletivo, onde, em 1967 o modo coletivo prevalecia sobre o modo individual, respectivamente, 68,1% contra 31,9%. Dez anos depois, em 1977, o modo coletivo comporia 61% e o modo individual 39% das viagens diárias motorizadas. Já em 1987, o modo coletivo diminuía para 56% e o individual aumentava para 44% das viagens motorizadas. Isto é, analisando o período, verifica-se que o modo coletivo aumentou cerca de 113,6% e o modo individual ampliou aproximadamente para 261,7% (OD Metrô, 1997) (Gráfico 1).



**Gráfico 1 – Evolução da Divisão Modal na RMSP, 1967, 1977, 1987.**

Fonte: Metrô, 1997/Org. Ricardo B. Silva

Ainda com base na pesquisa OD do metrô, verifica-se uma importante correlação entre mobilidade e renda. Em 1977, é possível constatar que 24,5% da população disposta na faixa de renda de até 3 salários mínimos, apenas 13,3% viajavam diariamente utilizando automóveis e, por conseguinte, 63% usavam o ônibus diariamente nos seus deslocamentos, com um índice de mobilidade de 0,81

viagens diárias. Na faixa de renda de 3 a 5 salários mínimos, onde se concentra a maioria da população com 28,9%, desses 34,2% viajavam diariamente por automóvel e 46,3% deslocavam-se diariamente por ônibus, com 1,33 viagens diárias, que representa o índice de mobilidade. Já na faixa de renda acima de 20 salários mínimos, que compõe apenas 6,8% da população, 67,4% deles viajavam diariamente usando automóvel e apenas 20,3% usavam ônibus, congregando o maior índice de mobilidade, com 2,50 viagens diárias. Ou seja, verifica-se uma importante discrepância em termos de mobilidade e renda, pois agrupando as faixas de 1 a 3, apenas cerca de 23% em média utilizavam automóveis e 54% utilizavam ônibus diariamente, com um índice médio de mobilidade de 1,27 viagens diárias; já agrupando as 4 a 5, cerca de 60% viajavam de automóveis e 26% usaram ônibus, com uma média de 2,36 viagens diárias que representa o índice de mobilidade (Tabela 2).

**Tabela 2 – Renda e Mobilidade na RMSP, 1977**

<b>Nº</b>	<b>Renda* (salário mínimo)</b>	<b>População (%)</b>	<b>Viagens por auto (%)</b>	<b>Viagens por ônibus (%)</b>	<b>Índice de mobilidade**</b>
1.	Até 03	24,5	13,3	63	0,81
2.	de 03 a 05	25,1	22,9	54,6	1,33
3.	de 05 a 10	28,9	34,2	46,3	1,68
4.	de 10 a 20	14,7	53,6	31,8	2,23
5.	acima de 20	6,8	67,4	20,3	2,50

\* salário mínimo de maio de 1977 Cr\$ 1.106,40<sup>40</sup>

\*\* Índice de Mobilidade: Número de viagens motorizadas por habitante

Fonte: Pesquisa OD Metrô, 1977, 1987/ Org. Ricardo B. Silva

Já em 1987, verifica-se que 20,8% da população na faixa de renda de até 4 salários mínimos, um percentual que não se alterou substancialmente de 1977, porém houve uma evolução para 15,9% desses utilizando automóveis nas suas viagens diárias, e 64% utilizando ônibus, mas com uma involução no índice de mobilidade, com 0,59 viagens diárias. A terceira faixa de renda de 8 a 15 salários mínimos, continuou a concentrar a maioria da população, com 35,9% viagens diárias por automóveis e 46,8% usando ônibus, envolvendo em termos de índice de mobilidade, em relação à década anterior, com 1,24 viagens diárias. Já na faixa de renda acima de 30 salários mínimos, apenas 7,9% da população, desses 74,4% usavam automóveis diariamente nos seus deslocamentos e 16,3 usavam ônibus,

<sup>40</sup><http://www.trt3.jus.br/informe/calculos/minimo.htm>. Último acesso em 16/06/2014. Equivalente a US\$ 80,00. <http://www.yahii.com.br/dolar.html>. Último acesso em 19/09/2014.



porém com o maior índice de mobilidade, com 2,28 viagens diárias, mesmo que diminuindo em relação à década anterior. Isto é, constata-se que agrupando as faixas de renda de 1 a 3, apenas cerca de 24,5% utilizavam automóveis e 56,5 deslocaram-se de ônibus, com um índice médio de mobilidade de 0,9 viagens diárias; já agrupando as 4 a 5, cerca de 63,8% viajavam de automóveis e 24,3% utilizaram ônibus, com uma média de 1,96 viagens diárias que representa o índice de mobilidade, sendo que este índice apresentou uma redução em ambas as faixas de renda em relação à década anterior (Tabela 3).

**Tabela 3 – Renda e Mobilidade na RMSP, 1987**

<b>Nº</b>	<b>Renda*</b>	<b>População (%)</b>	<b>Viagens por auto (%)</b>	<b>Viagens por ônibus (%)</b>	<b>Índice de mobilidade</b>
1.	<b>Até 04</b>	20,8	15,9	64	0,59
2.	<b>de 04 a 08</b>	28,1	21,7	58,8	0,87
3.	<b>de 08 a 15</b>	26	35,9	46,8	1,24
4.	<b>de 15 a 30</b>	17,2	53,2	32,4	1,65
5.	<b>acima de 30</b>	7,9	74,4	16,3	2,28

\* salário mínimo de setembro de 1987 Cr\$ 2.062,00<sup>41</sup>

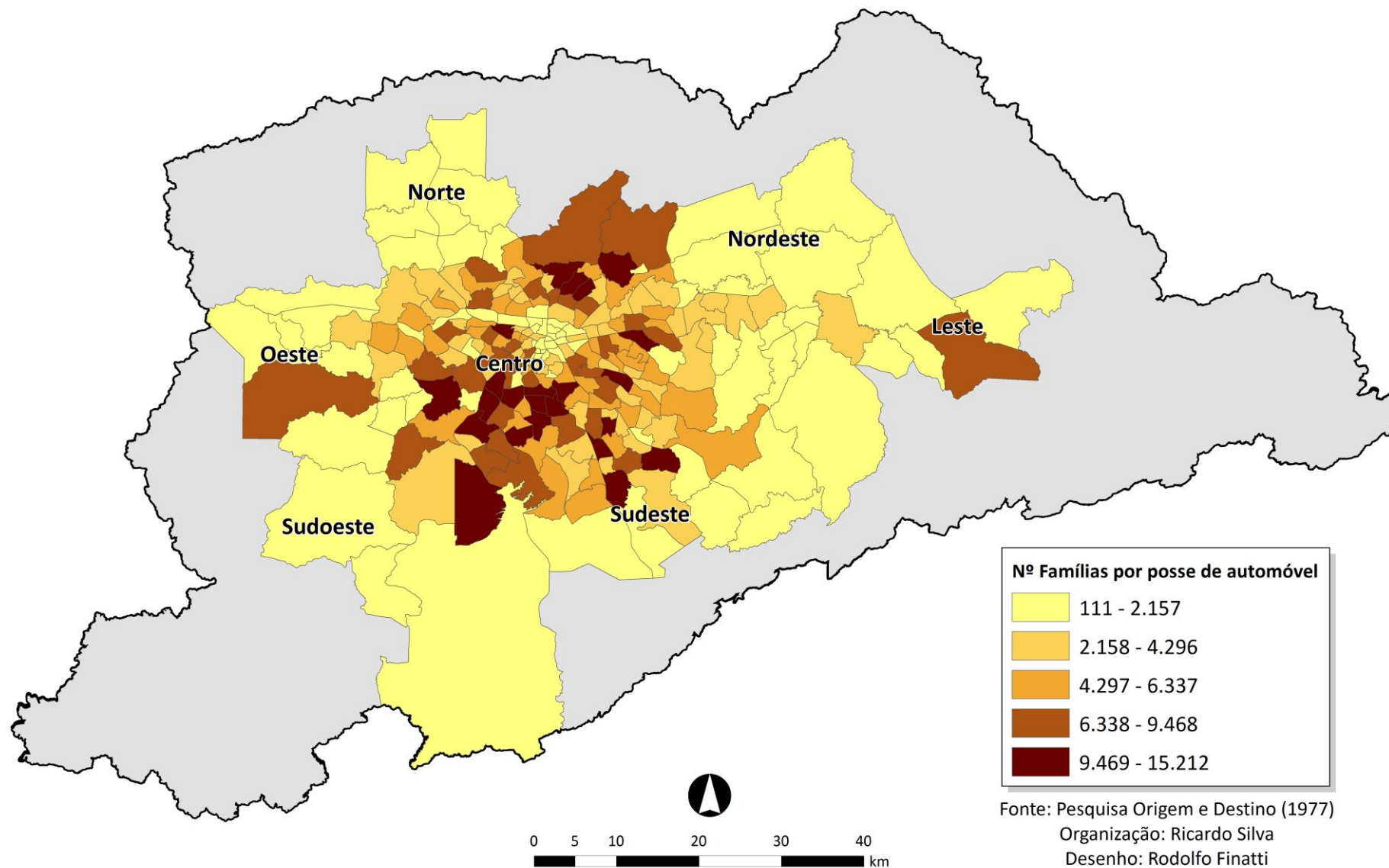
\*\* Índice de Mobilidade: Número de viagens motorizadas por habitante

Fonte: Pesquisa OD Metrô, 1987/ Org. Ricardo B. Silva

Além da correlação mobilidade e renda, a questão territorial é fundamental para entender a expressão dessa relação no espaço. No mapa 3, a partir da pesquisa OD do metrô de 1977, verifica-se que das 1.078.180 das famílias que possuíam 1 ou mais automóveis particulares, cerca de 75% delas concentravam-se na cidade de São Paulo. Já em relação aos demais municípios que compunham a RMSP, algo em torno de 25% das famílias possuíam 1 ou mais automóveis particulares. No mapa 4, com base na pesquisa OD do metrô de 1987, constata-se que das 1.602.189 das famílias que possuíam 1 ou mais automóveis particulares, aproximadamente 70% delas concentravam-se na cidade de São Paulo. No que tange aos demais municípios da RMSP, verifica-se que 30% das famílias possuíam 1 ou mais automóveis particulares. Ou seja, verifica-se uma ampliação de algo em torno de 48% das famílias que possuíam 1 ou mais automóveis particulares no período citado; além do mais, constata-se uma elevação do número de famílias que passam a possuir automóveis particulares para além do município sede de São Paulo.

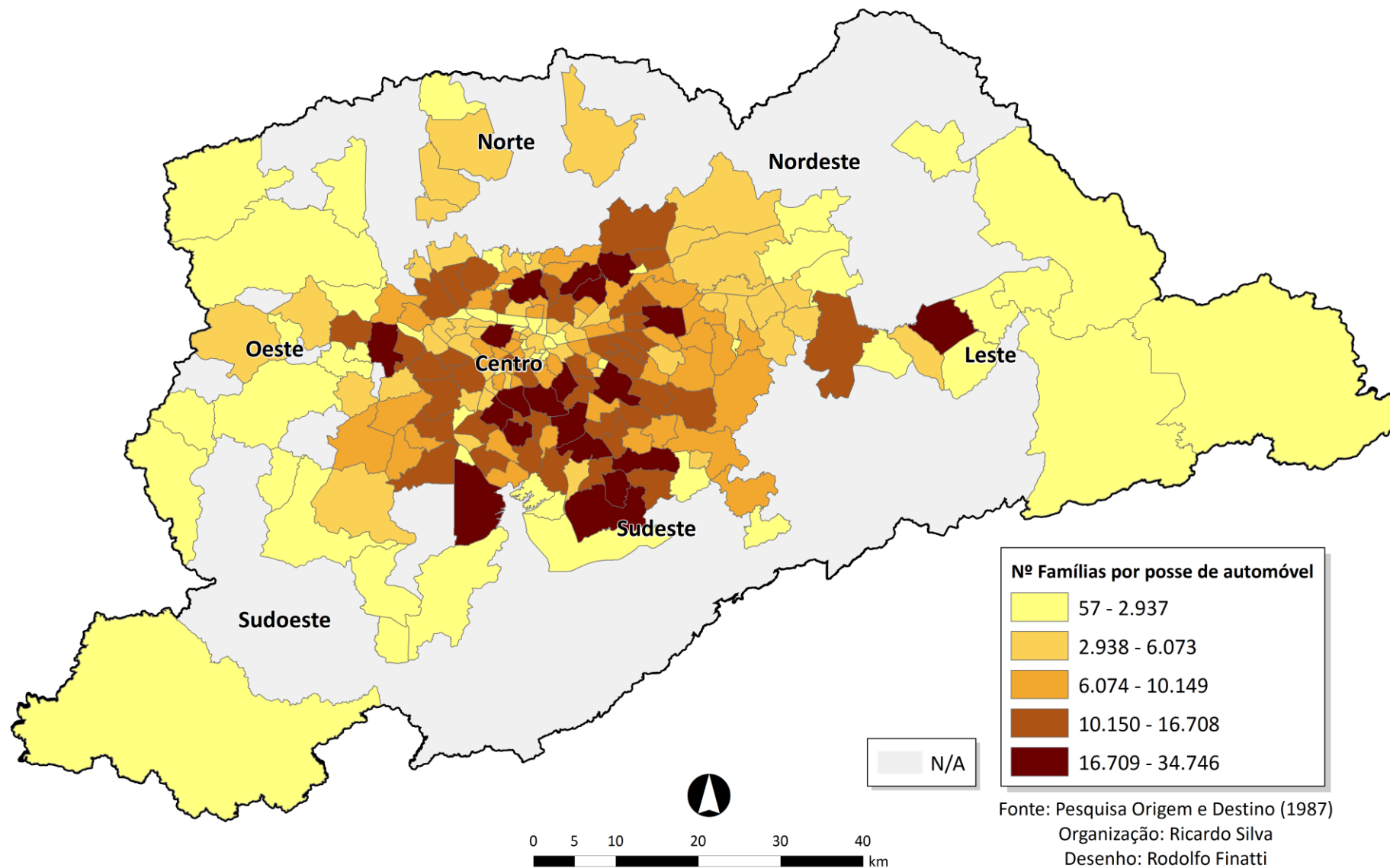
<sup>41</sup> Este dado estava disponível na pesquisa OD Metrô, 1987. Equivalente a US\$ 41,50. <http://www.yahii.com.br/dolar.html>. Último acesso em 19/09/2014.

Famílias por número de automóveis particulares (1 ou mais), Região Metropolitana de São Paulo (1977)



**Mapa 3 – Mapa da posse de automóveis na RMSP, 1977**  
Fonte: Metrô, 1977.

Famílias por número de automóveis particulares (1 ou mais), Região Metropolitana de São Paulo (1987)



Mapa 4 – Mapa da posse de automóveis na RMSP, 1987  
Fonte: Metrô, 1987

Ou seja, no período citado, a utilização do automóvel ainda estava muito relacionada à renda do indivíduo, revelando uma desigualdade em termos de índice de mobilidade, como também, em termos de expressão espacial. Isso porque o automóvel, como um elemento cada vez mais presente na paisagem da metrópole, mais do que uma necessidade torna-se um objeto de desejo de consumo da classe média. Esse desejo alimentado foi possível e acelerado no contexto do “*Milagre Econômico*” (1968-1973), que além de outras tantas agruras, traduziu-se em plena ditadura militar pelo aumento da concentração de renda, onde a participação dos 20% mais ricos da população brasileira cresce na renda global do país, em detrimento dos 80% mais pobres, cuja participação diminui, sendo que os trabalhadores que recebiam um salário mínimo, tiveram sua renda degradada em quase 50% durante o período (MELLO, 2000, p53). Esta condição, somada à possibilidade de crédito, permitiu à classe média a aquisição de bens de consumo duráveis, entre eles o automóvel, que segundo E. Vasconcellos teve como “*consequência mais importante [é] que essas classes médias mudaram do transporte público para o transporte particular*” (2000, p.53).

Destarte, a classe média - beneficiada pela concentração de renda e crédito no período da ditadura militar - passa a ter mais acesso ao automóvel. Doravante, os automóveis passariam a ocupar um lugar cada vez mais preponderante na sociedade urbana de São Paulo. Paulatinamente, a cidade da classe média se confundiria com a cidade construída para o automóvel. A produção do espaço em São Paulo, que até então não se pautava pelo automóvel, passa a se tornar um item fundamental. Um exemplo desse processo é o centro tradicional de São Paulo que, mesmo sendo a centralidade econômica da capital, poucos eram os prédios e edifícios que ali dispunham de estacionamentos para os automóveis. Entrementes, ao longo do tempo essas rugosidades<sup>42</sup>passariam a ganhar novas funções (SANTOS, 1978, p.138), sendo que alguns deles transformar-se-iam na sua totalidade em garagens a abrigar os carros (Figura 6). Já a Avenida Paulista, que se apresenta como uma nova centralidade econômica de São Paulo na década de

---

<sup>42</sup>“As rugosidades são o espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço. As rugosidades nos oferecem, mesmo sem tradução imediata, restos de uma divisão de trabalho internacional, manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas e do trabalho utilizados” (SANTOS, 1978, p.138).

1970<sup>43</sup> (FRUGOLI, 2000, p. 40), poucos foram os edifícios construídos que não contaram com estacionamentos para os veículos (Figura 7).



**Figura 7 – Edifício garagem América, em fim de obra e já em uso (1954**

Fonte: Acervo Digital Rino Levi  
<http://arcoweb.com.br/projetodesign/arquitetura/fragmentos-do-real-10-bienal-internacional-de-arquitetura-de-sao-paulo>. Acessado em 12/06/2014.



**Figura 6 - Avenida Paulista, na década de 80**

Fonte: foto de Irmo Celso. <http://veja.abril.com.br/blog/ricardo-setti/tag/olivetti/>. Acessado em 12/06/2014.

Assim, os deslocamentos mais massivos dos automóveis, exigiam novos usos do espaço e demandavam novas infraestruturas, que dessem conta dessa realidade urbana. O planejamento urbano aparecia como um instrumento que garantisse a fluidez dessa racionalidade no sistema viário. Tanto que já em 1949 a Prefeitura de São Paulo havia contratado o famoso urbanista norte-americano Robert Moses<sup>44</sup> para elaborar o “*Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo*”, que no fundo assemelhava-se ao modelo de Prestes Maia, complementando-o e adequando-o a essa nova realidade metropolitana (NOBRE,

<sup>43</sup> O autor fala sobre as passagens do centro histórico para a Avenida Paulista, inicialmente no fim da década de 60 e início da década de 70, e desta para o “centro Berrini” (ou setor sudoeste), nos anos 90, ligado à fase mais recente do processo de mundialização em São Paulo (FRUGOLI, 2000, p. 40).

<sup>44</sup> “Homem público norte-americano, que foi coordenador do Departamento de Obras, presidente da Comissão de Remoção de Cortiços e do Conselho de Parques de Nova Iorque. Moses dominou o cenário político nova iorquino de 1924 a 1968, sendo responsável pela reestruturação de sua região metropolitana, através de um extenso programa de construção de vias expressas, parques e equipamentos públicos (670 quilômetros de vias expressas e 13 pontes segundo GOLDBERGER, 1981)” (NOBRE, 2010, p.5).

2010, p.5). Moses, baseado nos preceitos de Le Corbusier, que via a rua como “*uma máquina para o tráfego*” (BERMAN, 1987, p.161), reforçava os preceitos rodoviaristas com base no projeto de construções de um sistema de vias expressas, interligando o centro aos subúrbios, a partir do anel viário composto pelos vales do Tietê e Pinheiros, que daria acesso às rodovias urbanas recém-construídas e no mais sugeria a compra de 500 ônibus no que concerne ao transporte coletivo (LAGONEGRO, 2003, p.139; NOBRE, 2010, p.5; ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011).

Ademais das críticas empreendidas a este modelo de planejamento devotado aos automóveis, que segundo Jane Jacobs representava a “*antcidade*”, pois induzia a erosão das redes de relações sociais (JACOBS, 2011, p.382), a visão rodoviarista do planejamento passaria a se consolidar definitivamente em São Paulo no final da década de 1960 (NOBRE, 2010, p.6). Em 1965, foi criado o GEIPOT, que corroborava o relatório Moses, no sentido em que propunha a ocupação das várzeas do Tietê e Pinheiros por vias expressas a fim de garantir a fluidez metropolitana de São Paulo (MELLO, 2000, p.46). Esse modelo urbano, baseado na estruturação radial-concêntrica numa escala metropolitana, foi reafirmado novamente no PMDI, em 1970, pois propunha a construção de um sistema de radiais e anéis perimetrais metropolitanos (NOBRE, 2010, p.7). Para Nobre, o “*único plano que apresentou conceito dissonante ao modelo radioconcêntrico foi o PUB*” (NOBRE, 2010, p.7), isso porque “*decidiu-se superar a visão da estrutura viária radioconcêntrica [...] substituindo-a por uma estrutura viária em malha reticulada, de escala metropolitana*” (MELLO, 2000, p.49), que “*previu 815 km de vias para a região metropolitana, sendo 388 deles no município de São Paulo*” (Ibid., p.50).

Ou seja, o privilégio concedido aos automóveis frente aos outros meios de transportes acabou gerando, de um lado, um número excessivo de veículos nas ruas e uma necessidade cada vez mais premente de reproduzir o espaço urbano, de modo a tentar impedir a obstrução de sua circulação mais fluida no trânsito. Eduardo Vasconcellos identifica duas fases específicas entre 1960 e 1980, no que concerne a intervenção estatal a fim de tentar garantir a circulação (VASCONCELLOS, 2000, p.54). A primeira fase caracteriza-se muito mais pelas obras no sistema viário realizadas pelo poder municipal, que podem ser traduzidas pelos gastos municipais na extensão do sistema viário. Entre 1965 e 1972, os investimentos foram 27% do orçamento municipal, sendo acrescentados no sistema viário, nesta década, 537 km

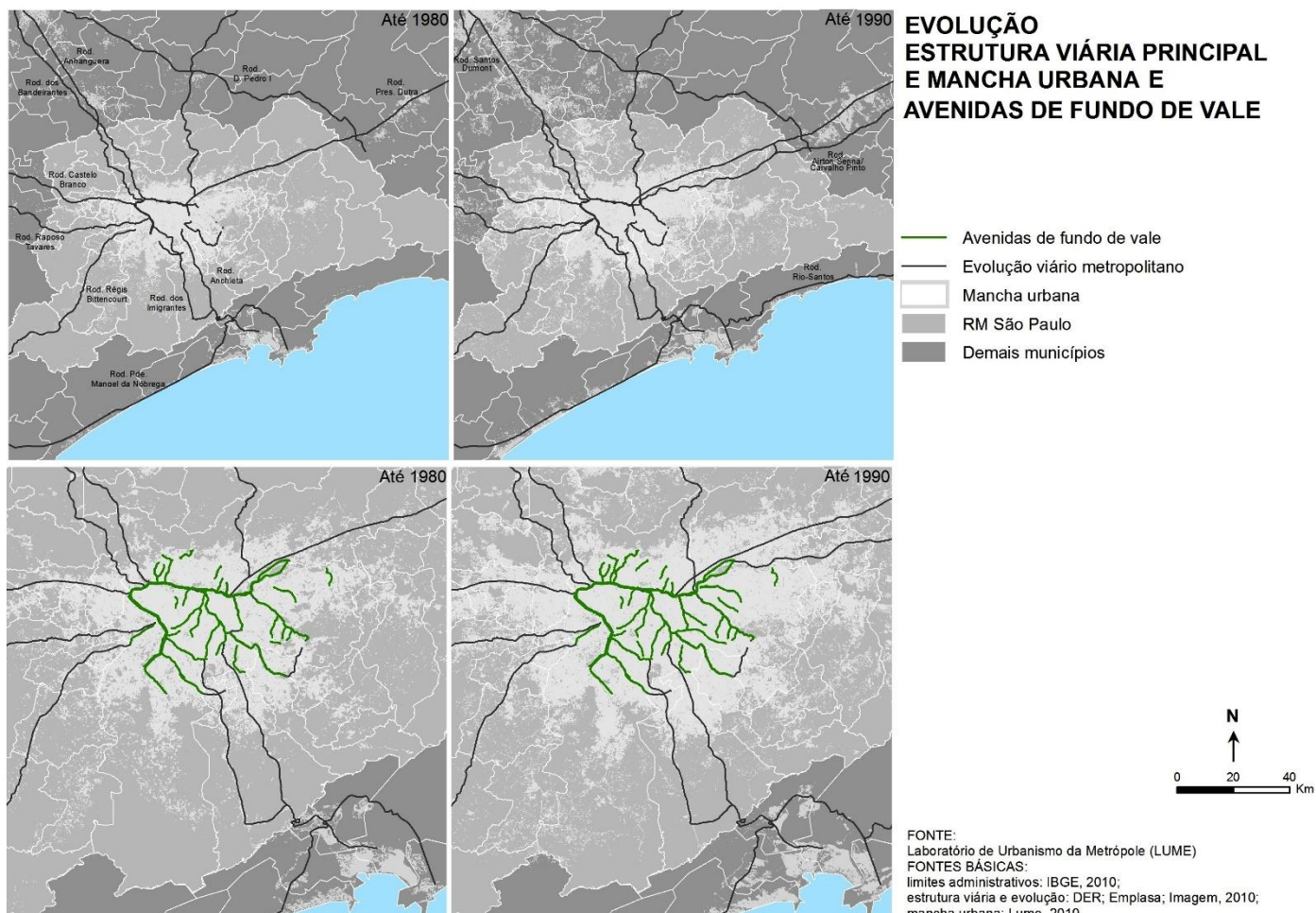
de faixas expressas e 341 km de faixas não-expressas(Ibid., p.54). Já a segunda fase, a partir de 1973, segundo este autor, foi muito diferente, pois devido à crise do petróleo<sup>45</sup> as obras viárias diminuíram de ritmo, tanto que foram investidos 11% do orçamento municipal entre 1973 e 1980, o que representou um aumento no sistema viário principal de 82 km de faixas expressas e 524 km de faixas não-expressas” (Ibid., p.54-55).

Mas essa inflexão nas políticas de construção das vias urbanas não necessariamente interrompeu este ímpeto, pois em 1975 iniciou a decisão de substituir a “*concepção da malha de vias expressas por vias arteriais de fundo de vale*” (MELLO, 2000, p.60). Para R. Balbim, o território do automóvel vai se configurar definitivamente como o modelo de vias arteriais em fundo de vale, potencializando simultaneamente dois campos de ação pública: “*o trânsito e o saneamento*” (BALBIM 2003, p.79). Para (MEYER et. al., 2004, p.86), apesar de muitas avenidas de fundo de vale já estarem previstas no Plano de Avenidas, em 1930, a maior parte delas foi executada nas décadas de 1980 e 1990, e seu estímulo foi baseado na combinação de três fatores conjunturais: a necessidade de realização de ações de saneamento básico; as facilidades de viabilização de obras, já que não necessitavam de desapropriações; disponibilidade de recursos oferecidos pela política federal para área de saneamento. Doravante, a construção de avenidas fundo de vale para além da possibilidade de saneamento de rios e córregos e ampliação do sistema viário, representou também a incorporação dessas áreas para o mercado imobiliário e aumento dos índices de favelização (MEYER et. al., 2004:87); além do mais, contribuindo para uma série de consequências

---

<sup>45</sup>“No início da década de 1970, os principais países produtores do Oriente Médio, como Arábia Saudita, Irã, Iraque e Kuwait começam a regular as exportações do óleo às nações consumidoras. Mas o choque vem mesmo em 1973, por motivações políticas. Literalmente, o petróleo árabe vira arma contra o mundo ocidental, principalmente os Estados Unidos e países europeus que declararam apoio a Israel na Guerra do Yom Kippur (Dia do Perdão) contra Egito e Síria. As retaliações causam pânico global: em 16 de outubro, as vendas para os EUA, maiores importadores mundiais, e para a Europa são embargadas; a produção sofre firme redução em tempos de alta demanda, forçando o preço do barril a subir cerca de 400% em três meses, de US\$ 2,90, em outubro de 1973, para US\$ 11,65, em janeiro do ano seguinte. O governo norte-americano lança mão de controle sobre a oferta da gasolina vendida no país. Cenas de motoristas em longas filas ilustram dramaticamente a extensão do problema. “Ninguém está mais profundamente consciente do que está em jogo: o petróleo e nossa posição estratégica”, declarou o presidente Richard Nixon, no dia do anúncio do embargo, que durou até março de 1974”. [http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2321:catid=28&Itemid=23](http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2321:catid=28&Itemid=23). Último acesso em 15/07/2014.

socioambientais, especialmente, no que concerne às enchentes e à intensificação da ausência de áreas verdes (Mapa 5).



**Mapa 5 – Evolução da estrutura viária principal e avenidas fundo de vale, São Paulo, até 1990**  
 Fonte: Lume FAU-USP

De qualquer forma, a remodelação e construção do sistema viário cresciam numa relação inferior à necessidade do crescimento do uso do automóvel, e os problemas dos congestionamentos já se tornavam uma realidade em São Paulo<sup>46</sup> (Figura 8). A ciência do trânsito, que se consolidava na década de 50 nos Estados Unidos<sup>47</sup>, baseada em métodos estatísticos e modelos matemáticos, que tinham

<sup>46</sup>Este tema será tratado com mais detalhes no capítulo 4.

<sup>47</sup>No campo da Geografia pode-se verificar que a questão dos transportes ganha status de ciências, baseada nos preceitos neopositivistas, com destaque ao departamento de geografia estadunidense da Universidade de Washington, em Seattle, com os professores Edward L. Ullman e William L. Garrison. (GIMÉNEZ; CAPDEVILLA, 1986, p.31). Já no final da década de 50, a consolidação da “Geografia dos Transportes” se amplia e se confunde com o estabelecimento da “New Geography”, onde geógrafos, especialmente, os anglo-saxões codificaram a ideia de uma nova ciência baseada na quantificação e modelagem matemática (PINI, 1995,



como objetos de análises dos automóveis de modo a garantir sua fluidez (GIMÉNEZ e CAPDEVILLA, 1986, p.42; PINI, 1995, p.140; MIRALLES-GUASCH, 2002 p.13), passaria a se tornar de suma importância na década de 1970 na cidade de São Paulo, pois nesse novo contexto, embalada pela crise do petróleo, a gestão do trânsito incorporaria essas teorias como forma de otimização do tráfego, operação de trânsito e menos pela ampliação da infraestrutura viária, assim descrito por E. Vasconcellos:

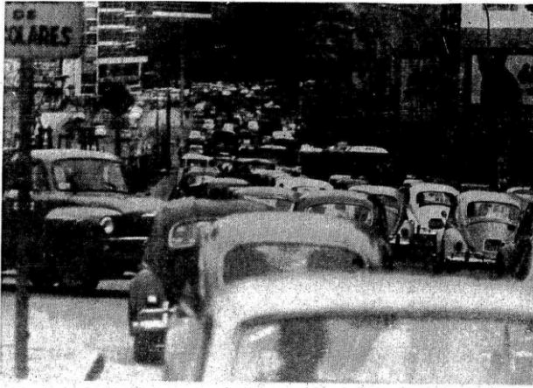
*A intervenção é de certa forma espacialmente seletiva, pois se dá com mais intensidade na região central, onde se concentram as populações de renda mais alta; mas ocorre também em todos os corredores de tráfego que penetram nas áreas mais periféricas, assim como em todos os subcentros regionais. Toda a sinalização da cidade é renovada e modernizada, e milhares de planos de trânsito, entre grandes e pequenos, são implantados, impondo um novo padrão de circulação. Assim, o que se assiste é uma grande inversão de recursos na otimização do sistema existente, que é feita pela modernização do aparelho estatal – com criação, em 1976, da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e pela universalização de técnicas tradicionais da engenharia de tráfego por toda a cidade (VASCONCELLOS, 2013, p159).*

Isto é, a crise do petróleo não necessariamente impediu o desenvolvimento do modelo rodoviarista, baseado na mobilidade seletiva da classe média privilegiada na circulação de automóveis no sistema viário, pois esse privilégio não se assentou apenas na remodelação e construção do sistema viário, mas nas ações de organização e normatização do trânsito voltadas à fluidez do automóvel. Mas é indubitável que outro resultado da crise do petróleo é a formulação da questão do transporte coletivo. Assim, a crise do petróleo faria com que o transporte coletivo ressurgisse no nível dos planos e programas do governo federal, mais ajustado à alteração de matriz energética, expressos pelo programa do II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND (1975-1979) (ZIONI, 1999, p124; MELLO, 2000, p.124).

---

p.139). A partir da revolução quantitativa na geografia dos transportes, os modelos foram aperfeiçoados com o emprego de técnicas estatísticas cada vez mais complexas, a este exemplo, somam-se a teoria dos grafos Garrison e Marble (1962), Kansky (1963), Haggett e Chorley (1969), Taaffe e Gauthier (1973), a teoria gravitacional Ullman (GIMÉNEZ; CAPDEVILLA, 1986, p.42; PINI, 1995, p.140).

## O trânsito já é psicose coletiva



Consolidação, teoricamente uma via expressa; na realidade, o reino do congestionamento

### O município deve assumir controle

O trânsito deve ser administrado para o trânsito. Para os municípios, a administração do trânsito é uma tarefa que deve ser assumida. O município deve assumir o controle do trânsito, pois é ele quem tem a responsabilidade de garantir a fluidez do trânsito e a segurança dos cidadãos. A Prefeitura deve investir em obras de infraestrutura, como a construção de vias expressas e a melhoria das condições das ruas e avenidas. Além disso, é necessário implementar medidas de controle de velocidade e de fiscalização de trânsito para garantir a segurança e a eficiência do sistema de transporte coletivo.

que o órgão responsável é o Conselho Municipal de Trânsito, que tem a responsabilidade de coordenar as ações de controle do trânsito. A Prefeitura deve investir em obras de infraestrutura, como a construção de vias expressas e a melhoria das condições das ruas e avenidas. Além disso, é necessário implementar medidas de controle de velocidade e de fiscalização de trânsito para garantir a segurança e a eficiência do sistema de transporte coletivo.



Ronaldo Cerqueira Lima  
Programado como um dos problemas a serem prioritariamente resolvidos pelo governo que se instaurou em 1967, o trânsito hoje possui a condição de psicose coletiva, difundida por todos, criticada por muitos e ignorada por poucos, entre os quais o governador, o prefeito e os dirigentes do DET.

### Faltam até mapas

Os órgãos de administração pública, municipais e estaduais, não possuem mapas atualizados que indiquem as condições de trânsito em determinadas áreas da cidade. Isso dificulta a tomada de decisões e a implementação de medidas para melhorar o trânsito. A falta de mapas atualizados é um problema sério que precisa ser resolvido rapidamente.

Faltam mapas e a administração pública, municipais e estaduais, não possuem mapas atualizados que indiquem as condições de trânsito em determinadas áreas da cidade. Isso dificulta a tomada de decisões e a implementação de medidas para melhorar o trânsito. A falta de mapas atualizados é um problema sério que precisa ser resolvido rapidamente.

### Guardas não têm preparo

Os guardas municipais não recebem treinamento adequado para lidar com situações de trânsito congestionado. Isso resulta em uma atuação ineficiente e pode causar acidentes. É necessário investir em treinamento para os guardas municipais para garantir a segurança e a eficiência do sistema de transporte coletivo.

### Guardas não têm preparo

Os guardas municipais não recebem treinamento adequado para lidar com situações de trânsito congestionado. Isso resulta em uma atuação ineficiente e pode causar acidentes. É necessário investir em treinamento para os guardas municipais para garantir a segurança e a eficiência do sistema de transporte coletivo.

Figura 8 - Trânsito já é psicose coletiva, em 10/09/1970  
Fonte: <http://acervo.estadao.com.br/> Acessado em 05/12/2013.

Para Mello, esta intenção chocava-se com a tendência do contínuo ingresso dos automóveis no tráfego de São Paulo (MELLO, 2000, p.124); não mesmo a mudança da política energética conseguia esta reversão; ao contrário, pois, contraditoriamente, o Pró-álcool<sup>48</sup> criava condições para sustentação do modelo rodoviário (MELLO, 2000, p.59). Para tanto, se fazia necessária a elaboração de um estudo que visava promover uma maior utilização do transporte coletivo. Dessa forma, entre 1974 e 1976, foi desenvolvido um grande plano metropolitano de transportes coletivos, o SISTRAN (VASCONCELLOS, 1999, p.230). O Sistran, desenvolvido pelo GEGRAN e EEMPLASA – ambos órgãos vinculados à Secretaria

<sup>48</sup>“O susto do choque do petróleo e os baixos preços do açúcar no mercado internacional desembocam no Programa Nacional do Alcool (Pró-Álcool), idealizado pelo físico José Walter Bautista Vidal e pelo engenheiro Urbano Ernesto Stumpf. A política governamental é estabelecida em 14 de novembro de 1975 por meio do decreto 76.593. O país passa a ampliar a produção da matéria-prima e a converter carros a gasolina em veículos alimentados pelo combustível vegetal. Em 1979 há um novo choque. A paralisação da produção petrolífera do Irã, consequência da Revolução Islâmica liderada pelo aiatolá Khomeini, provoca a segunda crise do petróleo. O preço médio do barril explode, chegando a US\$ 40. A nova crise é apenas parcialmente amortecida pelo Pró-Álcool, tecnologia genuinamente brasileira”.  
[http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2321:catid=28&Itemid=23](http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2321:catid=28&Itemid=23).  
Último acesso em 15/07/2014.

de Estado dos Negócios de Economia e Planejamento – com a colaboração da Secretaria Municipal de Transportes da Prefeitura de São Paulo, bem como, apreciado pelo governo federal através da EBTU<sup>49</sup>, tinha como objetivo propor uma política de transportes metropolitana, com base em uma rede integrada de transporte coletivo de alta capacidade, eletrificada e subsidiar o transporte para manter níveis tarifários acessíveis à população de baixa renda (ZIONI, 1999, p.124-125; MELLO, 2000, p.125).

É assim que os gastos em transportes públicos aumentaram e chegaram a atingir em média 19% do total geral do município, representados basicamente por subvenções e aumento de capital da CMTC e do Metrô (VASCONCELLOS, 1999, p.230). Porém, o transporte coletivo sobre pneus tornava-se definitivamente predominante em relação ao transporte coletivo sobre trilhos. Mesmo com a inauguração tardia do Metrô em 1974<sup>50</sup>, não foi suficiente para equilibrar esta relação. Ao contrário. O trem, que já era uma tecnologia disponível em São Paulo desde a segunda metade do século XIX<sup>51</sup>, praticamente um século depois não conseguia atrair um número razoável de passageiros. Com base nos dados da pesquisa OD do Metrô, é possível fazer estas constatações. Em 1977, das 15,9 milhões de viagens diárias, 8,6 milhões (54,1%), eram relacionadas aos ônibus, seguido pelos automóveis, com 6,1 milhões de viagens diárias (38,3%); na sequência, depois de 3 anos de operação vinha o metrô, com 542 mil viagens (3,3%) e por último o trem com 542 mil viagens diárias (3,2%), ou seja, o transporte sobre trilhos compunha apenas 6,5% das viagens. Em 1987, das 18,7 milhões de viagens motorizadas diárias, 8 milhões (43%) era realizadas por ônibus, 7,8 milhões (41,7%) por automóveis, metrô com 1.462 mil viagens (7,7%), trem com 891 mil viagens diárias (4,7%) e lotação com 25 mil (0,13%) (Tabela 4).

---

<sup>49</sup>A “EBTU (*Empresa Brasileira de Transporte Urbano*), criada no ano anterior para gerenciar os recursos que seriam aplicados no transporte coletivo” (MELLO, 2000, p.125).

<sup>50</sup> Este tema será tratado com mais detalhes no capítulo 3.

<sup>51</sup>Idem.

**Tabela 4 - Evolução das viagens motorizadas em São Paulo (x 1000), 1977-1987**

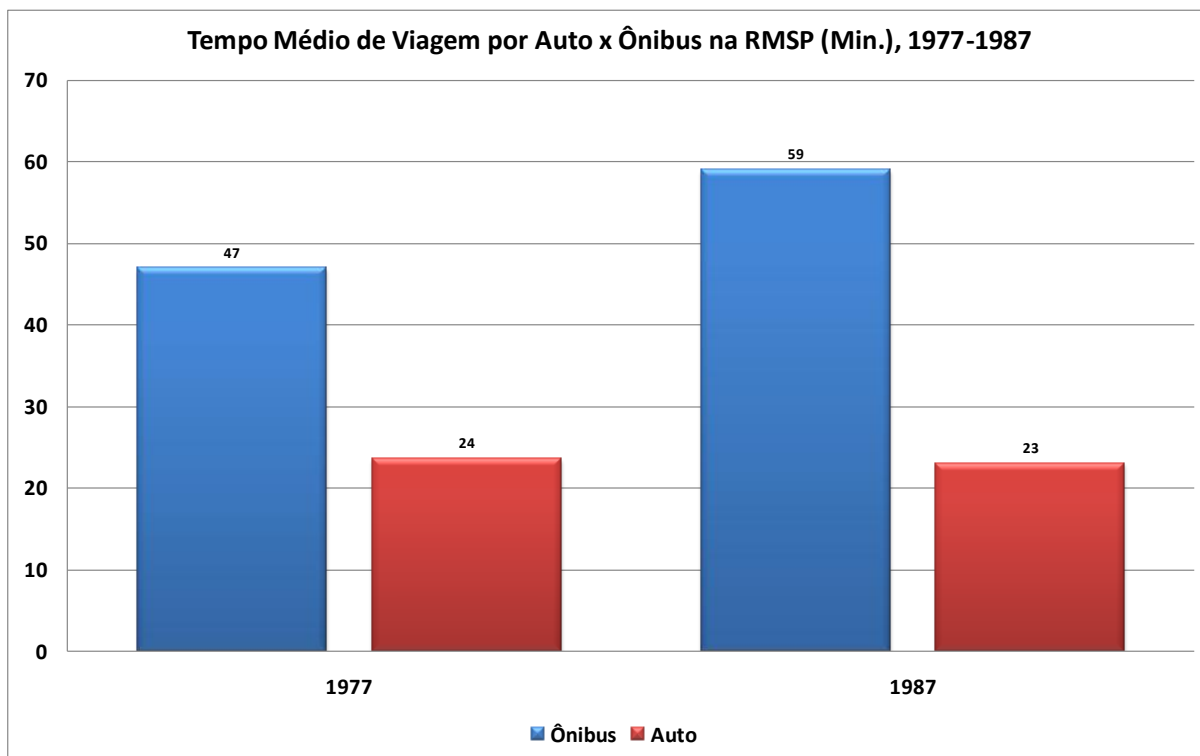
<b>Anos</b>	<b>Autos*</b>	<b>Ônibus</b>	<b>Lotação</b>	<b>Trem</b>	<b>Metrô</b>
<b>1977</b>	6.127	8.659	-	512	542
<b>1987</b>	7.820	8.077	-	891	1.462

Fonte: OD Metrô, 1997/ Org. Ricardo B. Silva

\*inclui táxi

Isto é, neste período verifica-se que, apesar de um momento de inflexão do modelo de mobilidade centrado no automóvel, as viagens motorizadas, neste modal, conhecem uma evolução de quase 30% entre 1977 e 1987, representando uma elevação absoluta de quase 1,7 milhões viagens diárias. No que tange aos transportes coletivos, constata-se que as viagens diárias realizadas utilizando metrô, mesmo que conhecendo um aumento de aproximadamente 170% no período citado, chegaram no final da década de 1980 não representando mais do que 7,7% das viagens diárias. O pior cenário verificou-se em termos de viagens diárias realizadas pelo modo trem, pois apesar de crescerem 74% entre 1977 e 1987, mas com apenas 4,7% no último período. Já as viagens diárias realizadas através de ônibus conheceram uma diminuição de 6,7% no período de 1977 a 1987, o que corresponde a uma perda absoluta de 582 mil viagens diárias (Metrô, 1997).

A ampliação da utilização dos automóveis nas viagens diárias em concomitante com a diminuição das viagens diárias por ônibus na RMSP, em parte, podem ser explicadas na diferença do tempo de deslocamento desses modais. Em 1977, as pessoas que viajaram diariamente utilizando o ônibus gastaram 47 minutos, enquanto aquelas que utilizaram o automóvel gastaram 24 minutos, ou seja, as pessoas que utilizaram transporte coletivo gastaram em média quase a metade do tempo a mais (23 minutos) do que as pessoas que usaram transporte individual. Em 1987, as pessoas que utilizaram ônibus gastaram 59 minutos, já as pessoas que viajaram de automóveis levaram 23 minutos, ou seja, os primeiros gastaram mais da metade do tempo (36 minutos) do que as pessoas que usaram automóveis, sem contar que as pessoas que viajaram de ônibus gastaram 12 minutos a mais de 1977 a 1987, e as pessoas que se deslocaram diariamente usando automóveis levaram 1 minuto a menos de 1977 a 1987 (Gráfico 2).



**Gráfico 2 – Tempo médio de viagem por auto x ônibus na RMSP (min.), 1977-1987.**

Fonte: OD, 1977, 1987/Org. Ricardo B. Silva

Mas é indubitável que em termos de transportes coletivos, os transportes sobre pneus dos ônibus, com uma média aproximada de 48% das viagens realizadas entre 1977 e 1987, revelaram-se como principal modo de deslocamento motorizado das classes sociais mais pobres. Neste contexto, as periferias urbanas pululavam com uma parca disponibilidade de infraestrutura e serviços básicos; estes moradores conectavam-se às áreas mais centrais de São Paulo valendo-se de um sistema de ônibus extremamente precário, ineficiente e caro. E essa cidade para os ônibus, que se revelaram como um dos instrumentos da expansão periférica, tanto que para R. Balbim seria um engano creditar o início desse processo ao automóvel particular, mas antes, esteve ligada ao ônibus (BALBIM, 2003, p.65-66), corroborado assim por Milton Santos:

*O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade. Havendo especulação há criação mercantil da escassez e acentua-se o problema do acesso à terra e à habitação. Mas o déficit de residências também leva à especulação, e os dois juntos conduzem à periferização da população mais pobre, e, de novo, ao aumento urbano. As carências em serviços alimentam a especulação, pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos*

*como também os serviços e bens são mais dispendiosos na periferia. E isso fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso (SANTOS, 2005a, p.106).*

Ou seja, o modelo rodoviário urbano que tinha como base o sistema de ônibus serviu como importante instrumento no estabelecimento da periferia urbana, e revelava a oposição centro e periferia com base no processo de segregação espacial, entendida primordialmente pelo quesito da homogeneidade social de grupos sociais mais pobres (CASTELLS, 2000b, p.182; CORRÊA, 2005, p.131). Isso não quer dizer que não havia uma importante disponibilidade de ônibus nas áreas centrais de São Paulo. Ao contrário. Nem mesmo com isso busca-se afirmar que a classe mais pobre não possuía automóvel já neste período. Porém, busca-se tão somente definir que a classe mais pobre tinha no sistema de ônibus uma forma predominante de deslocamento motorizado. Um exemplo desse processo pode ser constatado na construção dos conjuntos habitacionais planejados construídos a partir da ação estatal na década de 1970, com a intenção de acomodar e disciplinar as massas em uma localização distante do centro, submetendo essa população na sua maioria a um transporte coletivo extremamente escasso e precário. Tanto é que esses conjuntos habitacionais não contavam com espaço para estacionar os carros, especialmente, nos prédios. A figura 9 retrata esta condição no conjunto habitacional José Bonifácio – Cohab II- Itaquera –, pois a construção das garagens foi uma adaptação realizada ao longo do tempo pelos próprios moradores. Ou seja, quando da sua construção, a intenção era restringir essa população a um transporte coletivo extremamente escasso e precário.



**Figura 9 – Prédios da Cohab II José Bonifácio, ao fundo as garagens construídas pelos moradores**

Fonte: Silva, 2008.

Com base em R. Silva (2008), que realizou uma entrevista junto a lideranças comunitárias na Cohab II Itaquera, verifica-se que as falas dos entrevistados relembram justamente as dificuldades de falta de infraestruturas e serviços no início da formação do bairro. Foi assim que falou Dona Luzia, Diretora da Associação dos Mutuários do Conjunto José Bonifácio (ASMUCO), relatou:

*quando a gente mudou aqui era muito difícil, não tinha luz nas ruas, até sem luz nas casas, a gente não tinha comércio nenhum, não tinha onde comprar nada, só tinha umas peruas que vendia pães e leites nas esquinas e algumas coisas; era muito difícil, não tinha condução, o pessoal precisava sair lá da Rua Silvio Barbini pra tomar ônibus no asilo de velhinhos, de madrugada era perigoso (SILVA, 2008, p.18).*

João Arlindo Desidério, presidente da Associação dos Moradores do Conjunto Habitacional José Bonifácio, falou assim sobre o tema: “*a população vinha aqui pedir mais uma linha de ônibus, a gente fazia um ofício, fazia um abaixo assinado e mandava pra lá (Prefeitura) [...] As linhas começaram a chegar mesmo lá pra (19)83, (19)84; em (19)81 nada, era só lá no asilo (dos velhinhos)*”.

É dessa forma que o sistema de ônibus – propalados como a opção de qualidade na primeira metade do século XX – jamais se realizou, especialmente, nas periferias urbanas de São Paulo, assim justificado por Vasconcellos: “*o processo de crescimento da cidade, pela ocupação das periferias, é acompanhado de uma*

*expansão insuficiente da rede de ônibus, que aliada à precariedade da fiscalização por parte do poder público, faz com que o nível de serviço de ônibus seja baixíssimo” (VASCONCELLOS, 1999, p.234).*

Em resultado a esse processo, constatou-se a elevação paulatina do custo operacional, que acabou influenciando diretamente no custo de vida da população, pois o *“custo de cinquenta passagens de ônibus em relação ao salário mínimo aumentou de 5,9% em 1960 para 21,8% em 1986”* (Cia do metropolitano, 1995 apud VASCONCELLOS, 2000, p.58). Além do mais, a ineficiência dos ônibus superlotados que trafegavam por vias precárias, de terra ou asfalto, sem nenhuma prioridade em relação aos automóveis, tinha como consequência desenvolverem uma velocidade média abaixo de 20 km/h, quando a velocidade dos automóveis chegava em média a 50 km/h (Vasconcellos, 1999:234). Era justamente a população moradora das periferias de São Paulo quem sofria as maiores consequências, pois Vasconcellos, baseado em um estudo sobre o transporte na zona leste de São Paulo, mostrou que a população periférica gastava em média 3,23 horas para ir e voltar nos seus deslocamentos cotidianos (PACHECO, 1985 apud VASCONCELLOS, 1999, p.235). Sem contar que, este autor, a partir de um estudo da CET de 1983, demonstrou que a maioria dos ônibus circulava lotada, chegando em muitos casos a comportar 120 passageiros, o que corresponde a 15 pass./m<sup>2</sup> (Ibid., p.235) (Figura 10).

Assim, o transporte individual motorizado – tendo como seu principal representante o automóvel – se desenvolveu em detrimento do transporte coletivo absolutamente precário relegado às classes mais pobres, traduzido pela morosidade, desconfortos e altos preços, um papel não mais do que secundário neste processo. Para Maria L. Silveira esse processo aparece assim:

*As sucessivas crises dos transportes foram causa e consequência da formulação de políticas setoriais que, tantas vezes, priorizaram a transformação de fixos em fluxos, com o agravante de optar por soluções individuais. A enorme expansão do sistema viário, amparada em sistema de túneis e autopistas, em detrimento de sistemas coletivos mais eficientes é um traço marcante do urbanismo paulistano (SILVEIRA, 2004, p.63).*



# Ônibus urbano, um transporte precário em todo o País

**SIMONE GALIN\***  
 Faltam, principalmente nas linhas, veículos novos e manutenção adequada, o que gera um serviço precário. O transporte coletivo urbano em todo o País sofre com a falta de planejamento e investimento necessários para garantir um serviço adequado às necessidades da população.

Uma situação foi constatada pela Folha, que observou que o transporte coletivo urbano em todo o País sofre com a falta de planejamento e investimento necessários para garantir um serviço adequado às necessidades da população. O transporte coletivo urbano em todo o País sofre com a falta de planejamento e investimento necessários para garantir um serviço adequado às necessidades da população.



Na parada de Vila Verde, em São Paulo, espera-se o ônibus. O transporte coletivo urbano em todo o País sofre com a falta de planejamento e investimento necessários para garantir um serviço adequado às necessidades da população.

**Trabalhador fica horas na condução**  
 O dia que começa às 6h e termina às 18h, com o motorista conduzindo o ônibus por horas, muitas vezes sem receber o devido pagamento pelo trabalho realizado.

**TRANSPORTE UM DIREITO DO CIDADÃO. UM DEVER DO ESTADO.**  
 O direito de ir e vir é um dos princípios fundamentais da Constituição Federal. O Estado tem o dever de garantir esse direito através de um sistema de transporte coletivo eficiente e acessível a todos.



Na parada de Vila Marcelina, em São Paulo, espera-se o ônibus. O transporte coletivo urbano em todo o País sofre com a falta de planejamento e investimento necessários para garantir um serviço adequado às necessidades da população.

**CMTC controla todas as linhas**  
 O Conselho Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) é responsável por regulamentar e controlar o funcionamento das linhas de ônibus em São Paulo. Sua atuação visa garantir a qualidade do serviço e a segurança dos passageiros.

**CMTC controla todas as linhas**  
 O Conselho Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) é responsável por regulamentar e controlar o funcionamento das linhas de ônibus em São Paulo. Sua atuação visa garantir a qualidade do serviço e a segurança dos passageiros.

**CMTC controla todas as linhas**  
 O Conselho Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) é responsável por regulamentar e controlar o funcionamento das linhas de ônibus em São Paulo. Sua atuação visa garantir a qualidade do serviço e a segurança dos passageiros.

**CMTC controla todas as linhas**  
 O Conselho Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) é responsável por regulamentar e controlar o funcionamento das linhas de ônibus em São Paulo. Sua atuação visa garantir a qualidade do serviço e a segurança dos passageiros.

**CMTC controla todas as linhas**  
 O Conselho Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) é responsável por regulamentar e controlar o funcionamento das linhas de ônibus em São Paulo. Sua atuação visa garantir a qualidade do serviço e a segurança dos passageiros.

**CMTC controla todas as linhas**  
 O Conselho Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) é responsável por regulamentar e controlar o funcionamento das linhas de ônibus em São Paulo. Sua atuação visa garantir a qualidade do serviço e a segurança dos passageiros.

Figura 10 – Ônibus urbano, um transporte precário em todo o país. Fonte: Folha de São Paulo, 08/09/1985.

As consequências do privilégio do modelo rodoviário urbano centrado no automóvel aponta para uma crise fundamental para os transportes coletivos como um ciclo vicioso:

*A oferta inadequada de transporte coletivo, além de prejudicar a parcela mais pobre da população, estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição e congestionamentos. Estes, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias. O uso ampliado do automóvel favorece a dispersão das atividades na cidade, espalhando-a, o que dificulta a acessibilidade urbana por aqueles que dependem do transporte coletivo. Ao mesmo tempo, a falta de planejamento e controle do uso do solo, que ordene o desenvolvimento das funções sociais das cidades, provoca a expansão urbana horizontal – o que aumenta as distâncias a serem percorridas e os custos da provisão dos serviços para as áreas periféricas, onde a oferta se torna deficitária (Gomide, 2006:245)*

Em síntese, no contexto da década de 1960 até 1990, a cidade continha basicamente dois tipos de cidades predominantes, baseada pela racionalidade da circulação, a saber: a cidade para os automóveis, composta pela classe média, que

dotada de uma localização central e infraestrutura e serviço, dinamizava a vida de seus moradores com uma diversificação da mobilidade devido à massificação dos automóveis. Já a cidade para os ônibus, composta pela população mais pobre, com localizações distantes do centro, ausente de infraestrutura e serviços básicos, restringia a mobilidade de seus moradores basicamente aos precários transportes coletivos sobre pneus.

Este processo que Regina Meyer denominou de “*modernização precária*”(MEYER, 2004), “*adéqua ao capitalismo contemporâneo lugares privilegiados da cidade, ao passo que outros permanecem à parte, aguardando o momento de serem incluídos*”. Porém, esse processo contraditório, na sua essência, revela-se na década de 90 ainda mais complexo. A escala de crescimento da metrópole se expande cada vez mais regionalmente, colocando lado a lado os tradicionais bairros populares, e muitas vezes irregulares, junto a condomínios fechados de alto padrão. Além disso, a mobilidade torna-se mais complexa devido às transformações socioespaciais na transição do século XX para o XXI, que menos do que excluir a racionalidade da lógica anterior, visa inserir a população na ilusão do transporte individual como alternativa para os deslocamentos cotidianos, seja utilizando os automóveis ou as motocicletas.

### **2.3. Metrópole Dirigida: modelo autoviário e a mobilidade precária**

A década de 90 em diante parece sugerir a reiteração do modelo rodoviário urbano cada vez mais complexo e difuso em São Paulo (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011, p.105), traduzido pela continuidade do privilégio do automóvel em relação aos demais meios de transportes e dos problemas urbanos daí decorrentes.

A reiteração do modelo rodoviário urbano não pode ser explicada por apenas um viés, mas por um complexo de fatores políticos, econômicos, culturais e espaciais que vêm induzindo o processo de popularização do transporte individual. No fundo, essa compreensão pode ser revelada a partir das transformações territoriais, nos transportes e na sociedade que as animam. No primeiro, as transformações podem ser explicadas pela emergência de uma nova etapa do capitalismo, na transição de um modo de acumulação *fordista* para o de acumulação

*flexível* (SOJA, 1993; HARVEY, 1996; BENKO, 1999; ANTUNES, 2003), ditada pelo processo de *reestruturação produtiva* (LENCIONI, 2005, p.46; CARLOS, 2005, p. 32), que a partir da década de 90, no contexto brasileiro, traduziu-se pela maior liberalização comercial e pela necessidade de atingir maiores níveis de competitividade (CACCIAMALI, 1999, p.1).

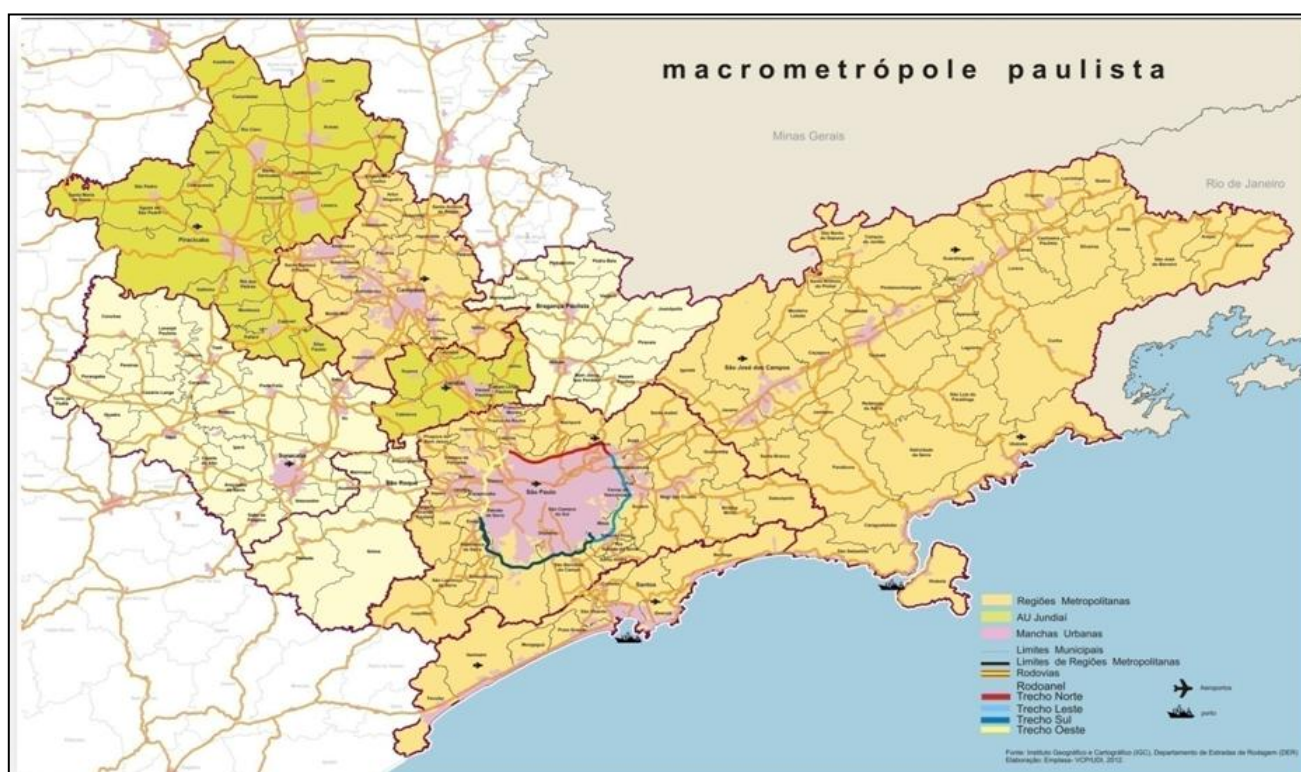
Esse processo marcado por transformações socioespaciais revela-se, dialeticamente, uma nova condição urbana que se traduz pela emergência das cidades-regiões globais<sup>52</sup> (SCOTT et al. 2001, p.11), vinculada ao setor de serviço e financeiro (SASSEN, 1998, p.188; LENCIONI, 1996, p.206; CASTELLS, 1999, p.476; CARLOS, 2001, p.21; LEMOS, 2004, p.119), fundamentada na desconcentração produtiva e centralização do capital na metrópole paulistana (LENCIONI, 1996, p.206; CARLOS, 2001, p.21; LEMOS, 2004, p.119), articulado às possibilidades do desenvolvimento de uma densa rede técnico-científica (informática e comunicação) e normas de ações (SANTOS, 20002), passa a deixar cada vez mais suas marcas expressas no espaço urbano. Um processo, portanto, que vem induzindo uma nova configuração territorial na região metropolitana e no seu entorno (LENCIONI, 2009), que se articulam através de fixos e fluxos (SANTOS, 2002, p.61), impondo novas práticas socioespaciais derivadas da exigência da circulação rápida de mercadorias, pessoas e informações.

Essa realidade urbana definida como macrometrópole de São Paulo (Mapa 6) caracteriza-se por não desconsiderar as relações estabelecidas no escopo do entorno metropolitano, portanto, evitando reificar um processo socioespacial em constantes transformações, dinamizadas pelas articulações dos fluxos materiais e imateriais, intensivos em tecnologia e inovação, relacionados a um contexto de ampliação dos problemas socioespaciais. Mesmo porque essa realidade refere-se a um conjunto de 173 municípios, num território de 49.927,83 km<sup>2</sup>, respectivamente, 20% e 0,59% das áreas do Estado de São Paulo e do Brasil. Esse território abrange

---

<sup>52</sup> “O conceito de cidades-regiões globais pode ser associado à ideia de ‘cidade mundial’ de Hall (1996) e Friedmann e Wolf (1982), e a ideia de ‘cidade global’ de Sassen (1991). Avançamos a partir desses esforços pioneiros, mas no sentido de estender o significado do conceito em termos econômicos, políticos e territoriais e, sobretudo, num esforço de mostrar que as cidades-regiões funcionam, cada vez mais, como nós espaciais essenciais da economia global e como atores políticos específicos na cena mundial. De fato, em vez das cidades-regiões estarem se dissolvendo como objetos sociais e geográficos pelo processo de globalização, elas estão se tornando progressivamente centrais à vida moderna e, cada vez mais, a globalização (em associação com várias transformações tecnológicas) vem reativando a sua importância como base de todas as formas da atividade produtiva, seja na indústria ou nos serviços, seja nos setores de alta e de baixa tecnologia” (SCOTT et al. 2001, p.11)

quatro Regiões Metropolitanas legalmente constituídas (São Paulo, Baixada Santista, Campinas e a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte), além de 3 aglomerações urbanas (Jundiaí, Piracicaba e Sorocaba) e 2 microrregiões (São Roque e Bragantina). Além do mais, concentra 30,5 milhões de habitantes, que corresponde a 74% da população estadual e 16% do total do País, com um Produto Interno Bruto (PIB) de 897,5 bilhões de reais, em 2009, que equivale a 82,7% do Estado de São Paulo e 27,7% do Brasil (Emplasa, 2012).



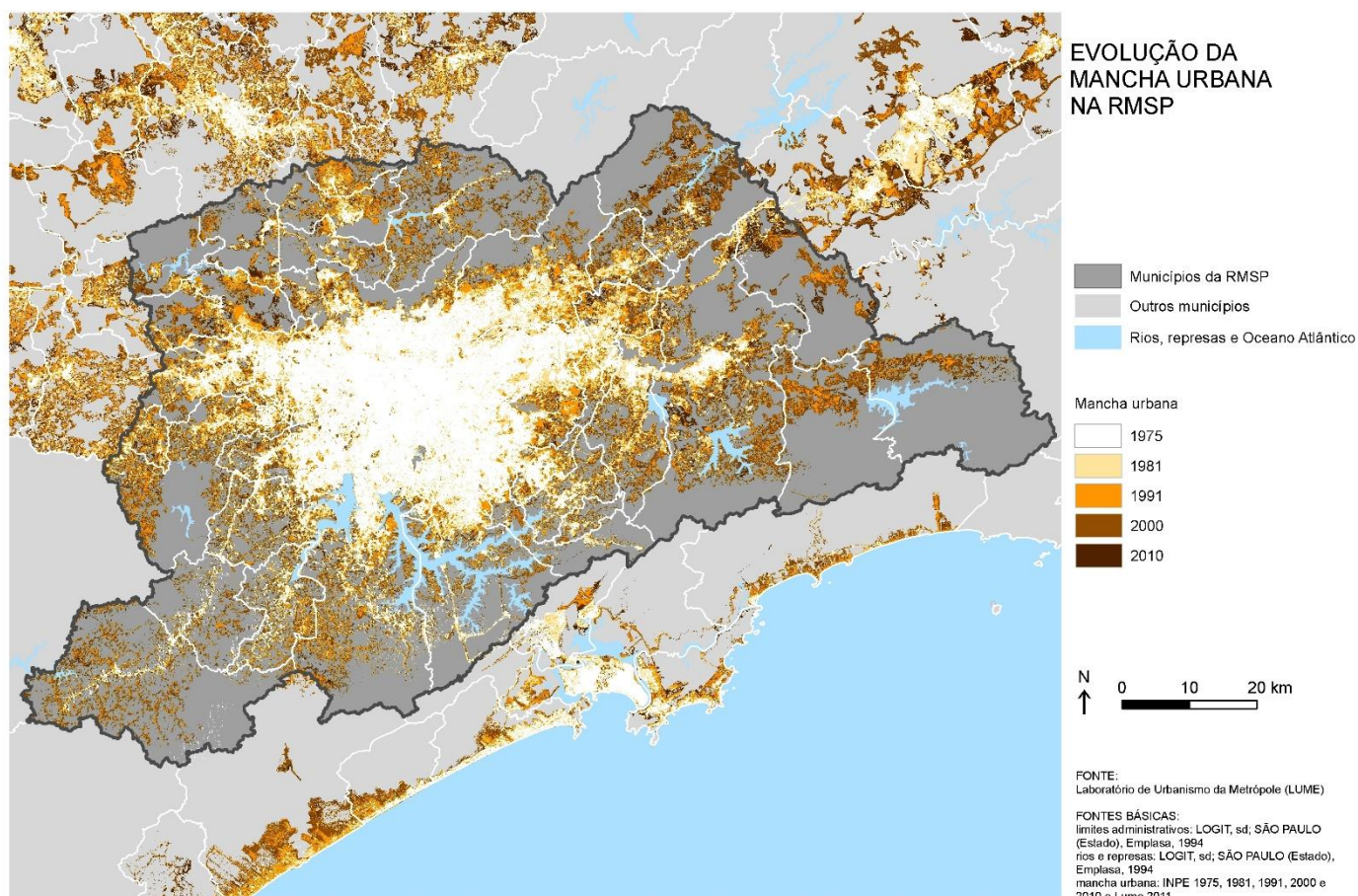
**Mapa 6 - Macrometrópole de São Paulo**

Fonte: Emplasa. Disponível em: [www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/macrometropole/macrometropole.pps](http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/macrometropole/macrometropole.pps). Último acesso em 23/02/2014.

A região metropolitana de São Paulo, em particular, que é o recorte de análise dessa pesquisa, em 2010, ocupa uma área de 8.047 km<sup>2</sup>, abrangendo 39 municípios, incluindo São Paulo como capital do estado. O crescimento da área urbanizada da região metropolitana de São Paulo é um processo que ganha impulso na década de 60 em diante. Neste período, sua área urbanizada era de 1.151 km<sup>2</sup>. Em 1990, essa área expande-se para 1.765 km<sup>2</sup>. Atualmente, sua área urbanizada chegou a 2.209 km<sup>2</sup><sup>53</sup>, o que representa um crescimento de aproximadamente 92%

<sup>53</sup>[http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/Indicadores/gsp\\_a.asp](http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/Indicadores/gsp_a.asp). Último acesso em 17/06/2014.

desde a década de 1970. Esse dinamismo representa, portanto, o maior centro urbano do país, a principal metrópole da América do Sul e o quinto maior aglomerado urbano do mundo, abrigando mais de 20 milhões de habitantes (MEYER, GROSTEIN, et. al., 2004, p.45; Emplasa, 2011) (Mapa 7).



**Mapa 7 – Evolução da mancha urbana na RMSP, 1975-2010**  
Fonte: Lume FAU-USP

Esse crescimento metropolitano na contemporaneidade se materializa a partir de transformações socioespaciais na paisagem urbana de São Paulo, encarnando novas formas e conteúdos, aparecendo com base na estruturação de centros logísticos e condomínios empresariais (LENCIONI, 2009, p. 105; ZIONI, 2010, p.200), acompanhado pela multiplicação de condomínios fechados luxuosos que ombreiam a expansão metropolitana das periferias pobres (LEMOS, 1999, p.21; LEMOS, SCARLATO et al., 2002, p.221; SEABRA, 2004, p.294; ALVES, 2011).

Essas transformações socioespaciais na expansão periférica da metrópole impõem uma rediscussão da tradicional relação entre centro e periferia, bem como

da ideia de segregação espacial entendida primordialmente pelo quesito da homogeneidade social (CASTELLS, 2000b, p. 182; CORRÊA, 2005, p.131). Para Marques e Torres (2005) esta questão relaciona-se cada vez mais com a diversificação e heterogeneidade das formas de expressão da pobreza na cidade de São Paulo. Teresa Caldeira Pires percebe a emergência de novas formas de segregação (ou auto-segregação) que se erigem no espaço sob a forma enclaves fortificados, que chama de “*cidade de muros*” (CALDEIRA, 2003, p.211).

Neste intróito, novas localizações empresariais, industriais e residenciais de alto padrão espraiar-se-iam por lugares até então periféricos da metrópole. Esse processo pode ser verificável analisando o crescimento das favelas e condomínios fechados horizontais na periferia metropolitana de São Paulo. No que tange ao primeiro item, constata-se que o município de São Paulo concentrava cerca de 60% e os demais municípios da RMSP residiam 40% nos setores subnormais. Constata-se também que, entre 1991 e 2010, houve um crescimento aproximado de 106% da população residente em setores subnormais<sup>54</sup> na RMSP, sendo que o município de São Paulo cresceu algo em torno de 98% e nos demais municípios o crescimento foi de aproximadamente 120%, no período citado (IBGE, 1991, 2000 e 2010). Em concomitância a esse processo, os lançamentos de condomínios horizontais tornaram-se uma realidade evidente na região metropolitana de São Paulo, intensificando na última década e expandindo-se para a periferia metropolitana<sup>55</sup>.

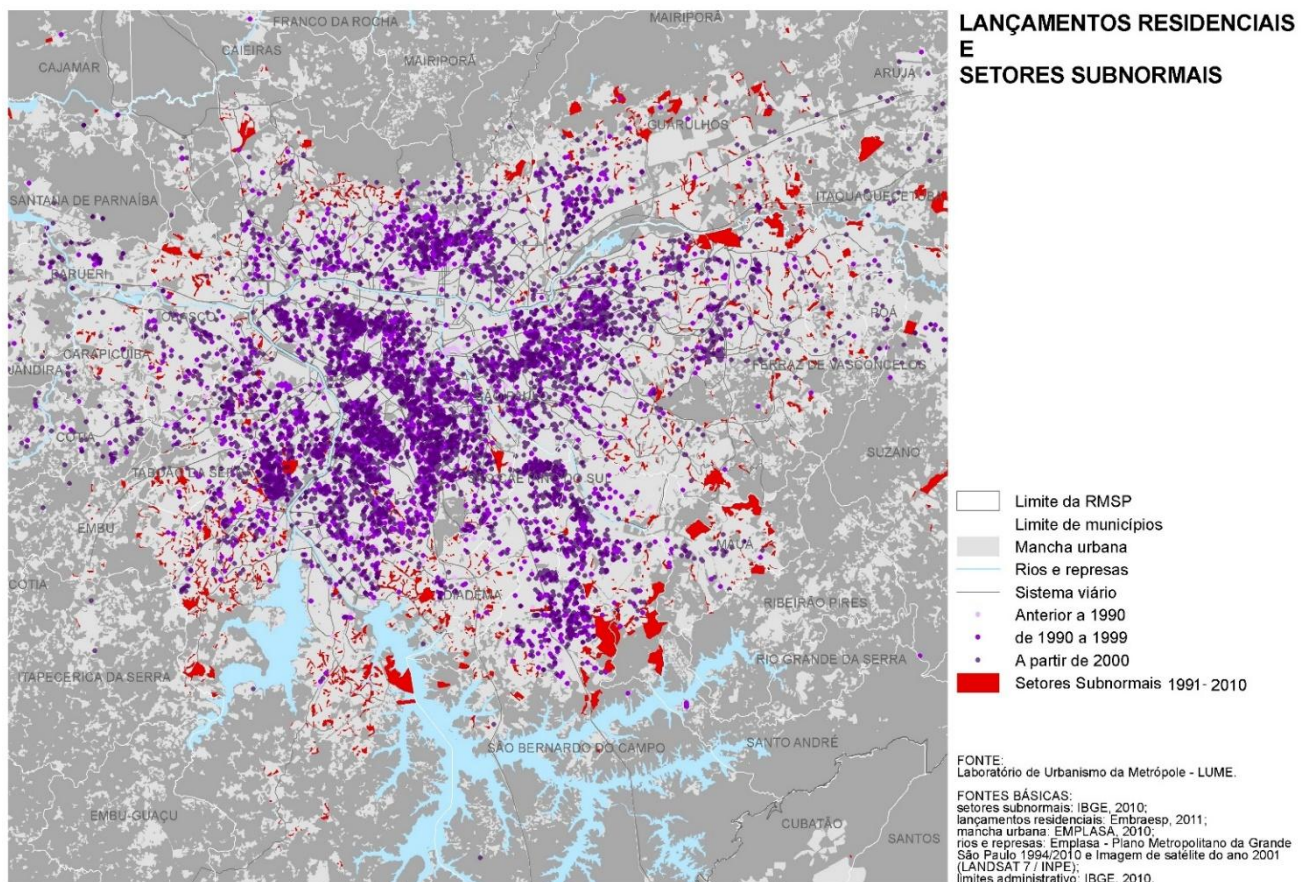
Na década de 1990 foram lançados 212 condomínios residenciais. Já de 2000 a 2010 ocorreram 1.622 lançamentos, correspondendo a uma ampliação aproximada de 665%. Além do crescimento do lançamento dos condomínios horizontais da década de 1990 para 2010, verifica-se um espraiamento desse processo para a periferia da RMSP<sup>56</sup> (Mapa 8).

---

<sup>54</sup>“É o conjunto constituído por 51 ou mais unidades habitacionais caracterizadas por ausência de título de propriedade e pelo menos uma das características abaixo; irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes e/ou; carência de serviços públicos essenciais (como coleta de lixo, rede de esgoto, rede de água, energia elétrica e iluminação pública”  
<http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000015164811202013480105748802.pdf>.  
Acessado em 23/02/2014.

<sup>55</sup>Os condomínios fechados como auto-segregação têm sua origem na década de 70, com destaque a Alphaville, na cidade de Barueri- SP: “O exemplo mais acabado de auto-segregação residencial no Brasil é o Complexo de Alphaville, na Região Metropolitana de São Paulo, o qual compreende os mais conhecidos e alguns dos mais antigos condomínios exclusivos daquela metrópole. Em 1973 foram adquiridos por um construtora (Albuquerque, Takaoka) treze milhões de metros quadrados, área um pouco maior que o Principado de Mônaco, três anos depois eram vendidos sóos primeiros lotes daquele que viria a ser o primeiro dos condomínios de Alphaville: o Residencial I” (SOUZA, 2005, p.199).

<sup>56</sup>Dados coletados junto a Pesquisa e Análise de Mercado da EMBRAESP.



**Mapa 8 – Condomínios Residenciais Horizontais e Setores Subnormais na RMSP, 1991-2010**  
 Fonte: Lume FAU-USP

A “*cidade de muros*”, resguardada por todo um aparato de segurança, infraestrutura viária e tecnológica traduz-se como espécie de “*ilhas utópicas*” (Gomes, 2001:186-187), estabelece-se muito proximamente as favelas e aos loteamentos irregulares não confunde a distância social que separa, classifica e hierarquiza as classes no espaço urbano, que se *desfazem em “fragmentos socioespaciais e perdem a ideia de unidade”* e encontram-se numa situação de “*verdadeiro arquipélago urbano*” (GOMES 2001, p.191).

Para Caldeira, a “*cidade de muros*” posta-se como verdadeiros “*guetos voluntários*” (BAUMAN 2003, p.106), já que permite que os seus usuários tenham o menor contato possível com o espaço público<sup>57</sup>, ao restringir o “*uso da via pública*”

<sup>57</sup>De acordo com P. Gomes “*Fisicamente, o espaço público é, antes de mais nada, o lugar, praça, rua, shopping, praia, qualquer tipo de espaço, onde na haja obstáculos à possibilidade de acesso e participação de qualquer tipo de pessoa. Essa condição deve ser uma norma respeitada e revivida, a despeito de todas as diferenças e discórdias entre os inúmeros segmentos sociais que aí circulam e convivem, ou seja, as regras do convívio e do debate devem ser absolutamente respeitadas. Essa acessibilidade é física, mas também diz respeito ao fato de que não deve estar condicionada à força de quaisquer outros critérios senão daqueles impostos pela lei que regula os comportamentos em áreas comuns. Por isso esse espaço é o lócus da lei. Poderíamos dizer que o*

*progressivamente ao seu valor instrumental primário que é a circulação, acaba reproduzindo a ideia de confinamento e de segurança” (GOMES, 2001, p.183). É assim que “transformado em um simples corredor, o espaço urbano perde qualquer atrativo para o motorista, que só deseja atravessá-lo”. (SENNETT, 2003, p.18). É neste sentido que, para R. Sennett, o espaço público suprimido revela o próprio declínio do homem público, a partir das contingências do movimento, já que a “ideia do espaço público como derivação do movimento corresponde exatamente às relações entre espaço e movimento produzidos pelo automóvel particular. Não se usa o carro para ver a cidade [...] As ruas da cidade adquirem então uma função peculiar: permitir a movimentação” (SENNETT, 1988, p.28).*

É por este diapasão que as relações sociais são cooptadas pelo ritmo frenético do dia-a-dia. Se o espaço público era o convite do encontro, a sociabilidade, a festa se esvanece, é agora o espaço do desencontro, do desatino, do desconhecido. As vias de circulação se postam pela função de passagem. A cidade cheia de carros torna-se cada vez mais vazia de gente. Um espaço quase matemático, sem finalidade e experiência é atravessado sem que se a perceba. Isso porque a velocidade passa a cumprir um papel fundamental, pois a introdução massiva do transporte mecanizado em vias expressas induz à expulsão dos pedestres das ruas, mudando o ritmo da cidade (MIRALLES-GUASCH, 2002, p.85), representando um elemento de seleção e segregação: “*A autopista é também um elemento de seleção e de segregação posto que somente admite aqueles usuários que tenham automóvel e somente pode assumir uma de suas muitas funções que se definiram: a conexão*” (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2003, p.11)<sup>58</sup>.

Destarte, do espaço público ao espaço de conexão que se articula uma realidade urbana cada vez mais crescente, fragmentada e desigual, põe em questão a mobilidade praticamente dependente do automóvel, que segundo J. Oliva essa “*está muito mais intimamente associada aos mecanismos e as necessidades de segregação do que possivelmente as necessidades de locomoção*” (OLIVA, 2004, p.237). É neste sentido que a metrópole de São Paulo, condicionada à função da circulação, passa a se traduzir por uma realidade marcada por intensas

---

*espaço público é o lugar das indiferenças, ou seja, onde as afinidades sociais, devem se submeter às regras da civilidade” (Gomes, 2006:162).*

<sup>58</sup> “*La calle-autopista es también un elemento de selección y de segregación puesto que sólo admite a aquellos usuarios que tengan coche y sólo puede asumir una de las muchas funciones que la han definido: la conexión*” (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2003, p.11)



transformações, revelando-se para Milton Santos como uma “*metrópole corporativa e fragmentada*” (SANTOS, 1990), pois seu contínuo crescimento ao sabor do mercado e da ação estatal, contraditoriamente, reproduz e aprofunda as desigualdades socioespaciais, colocando em outro patamar os problemas da mobilidade daí decorrentes.

É neste sentido que se faz necessário compreender o espraiamento da RMSP, no que se refere ao crescimento populacional relacionado às atividades dispostas no território e às características básicas de deslocamentos cotidianos. Para tanto, baseado em Miralles-Guasch (2011), inicia-se esta análise, dividindo a RMSP em dois âmbitos, a cidade de São Paulo e os demais municípios. A cidade de São Paulo um total de 11.379 milhões de habitantes (56,9%), com uma densidade demográfica de 7,4 hab./km<sup>2</sup>. Já os demais municípios compreendem uma população de 8.594 milhões de habitantes e uma densidade de 1,3hab./km<sup>2</sup> (Tabela 5).

**Tabela 5 – População por âmbito da Região Metropolitana de São Paulo**

	População 2012		Superfície (km <sup>2</sup> )	Densidade (Hab./km <sup>2</sup> )
	Hab.	%		
<b>São Paulo</b>	11.379.114	56,9	1.530	7,4
<b>Demais Municípios</b>	8.594.011	43,1	6.440	1,3
<b>Total</b>	19.973.125	100	7.946	2,5

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE/ Fundação Seade. / Org. Ricardo B. Silva

Apesar da densidade do município sede da metrópole ser um pouco mais de cinco vezes mais elevada que os demais municípios, verifica-se um maior crescimento da população dos demais municípios da periferia em relação ao município sede da região metropolitana de São Paulo, pois de 1991 até 2012, a cidade de São Paulo tem um crescimento de 18% de sua população, já o crescimento populacional dos demais municípios foi de 49,2%, no período citado (Tabela 6).

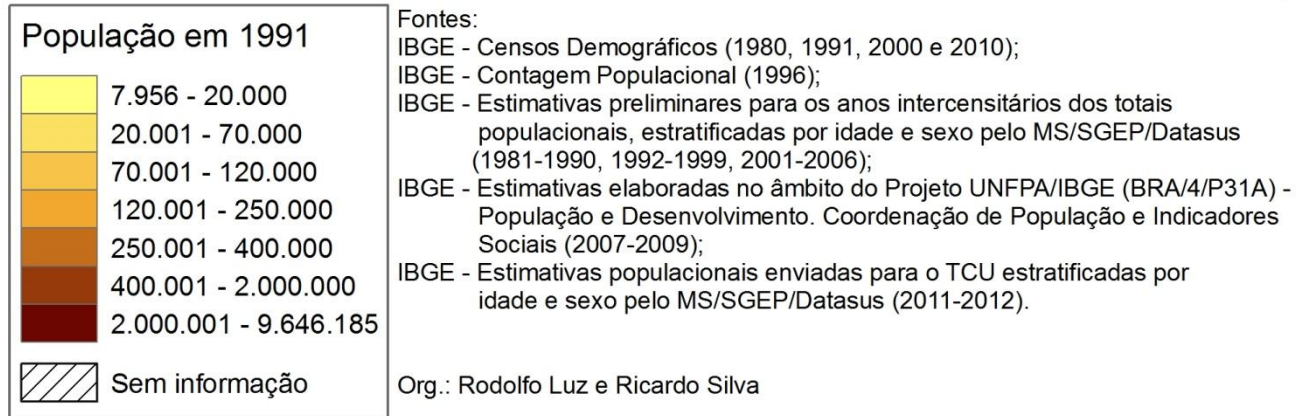
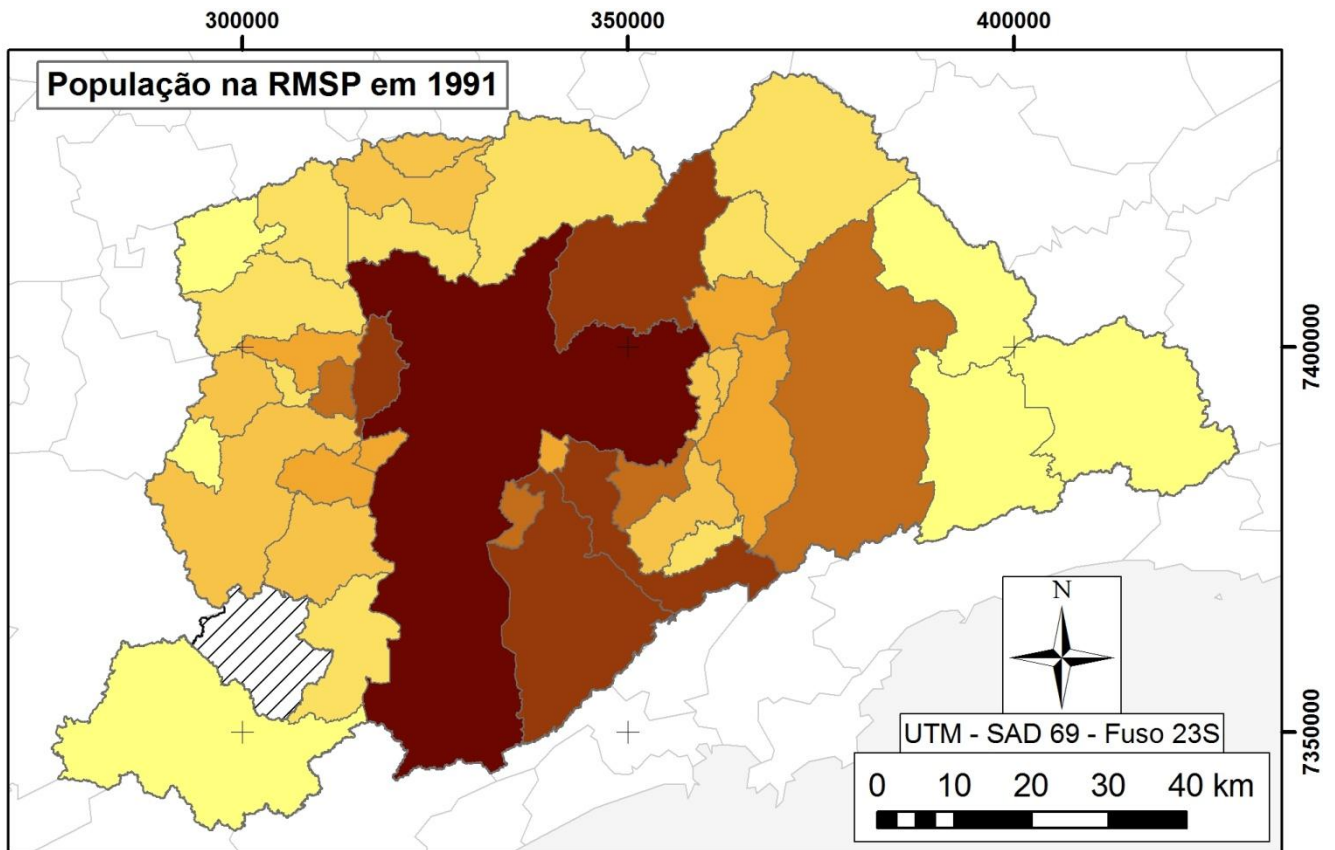
**Tabela 6 – Evolução da população nos distintos âmbitos da Região Metropolitana de São Paulo**

	1991		2000		2010		2012	
	Hab.	%	Hab.	%	Hab.	%	Hab.	%
<b>São Paulo</b>	9.610.659	62,5	10.426.384	58,4	11.245.983	57,2	11.379.114	56,9
<b>Demais Municípios</b>	5.758.646	37,5	7.426.253	41,6	8.421.575	42,8	8.594.011	43,1
<b>Total</b>	15.369.305	100	17.852.637	100	19.667.558	100	19.973.125	100

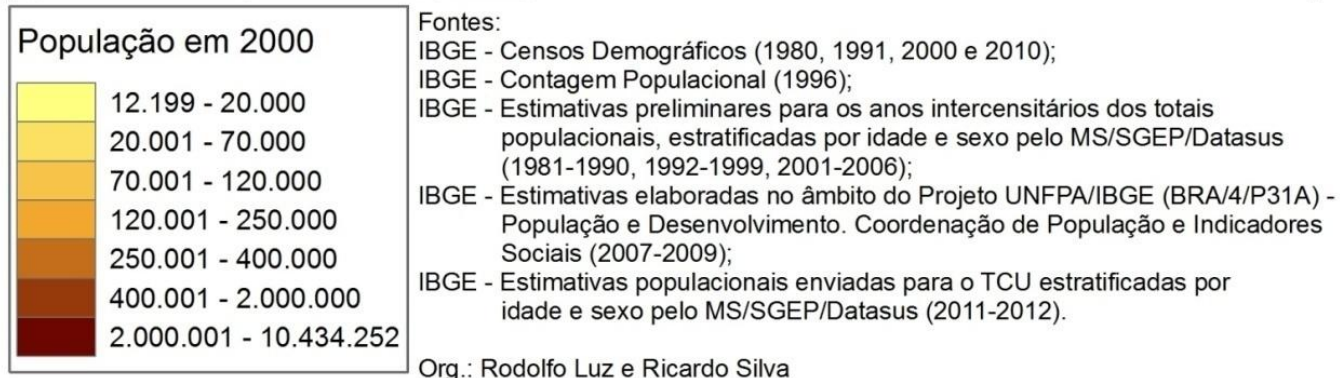
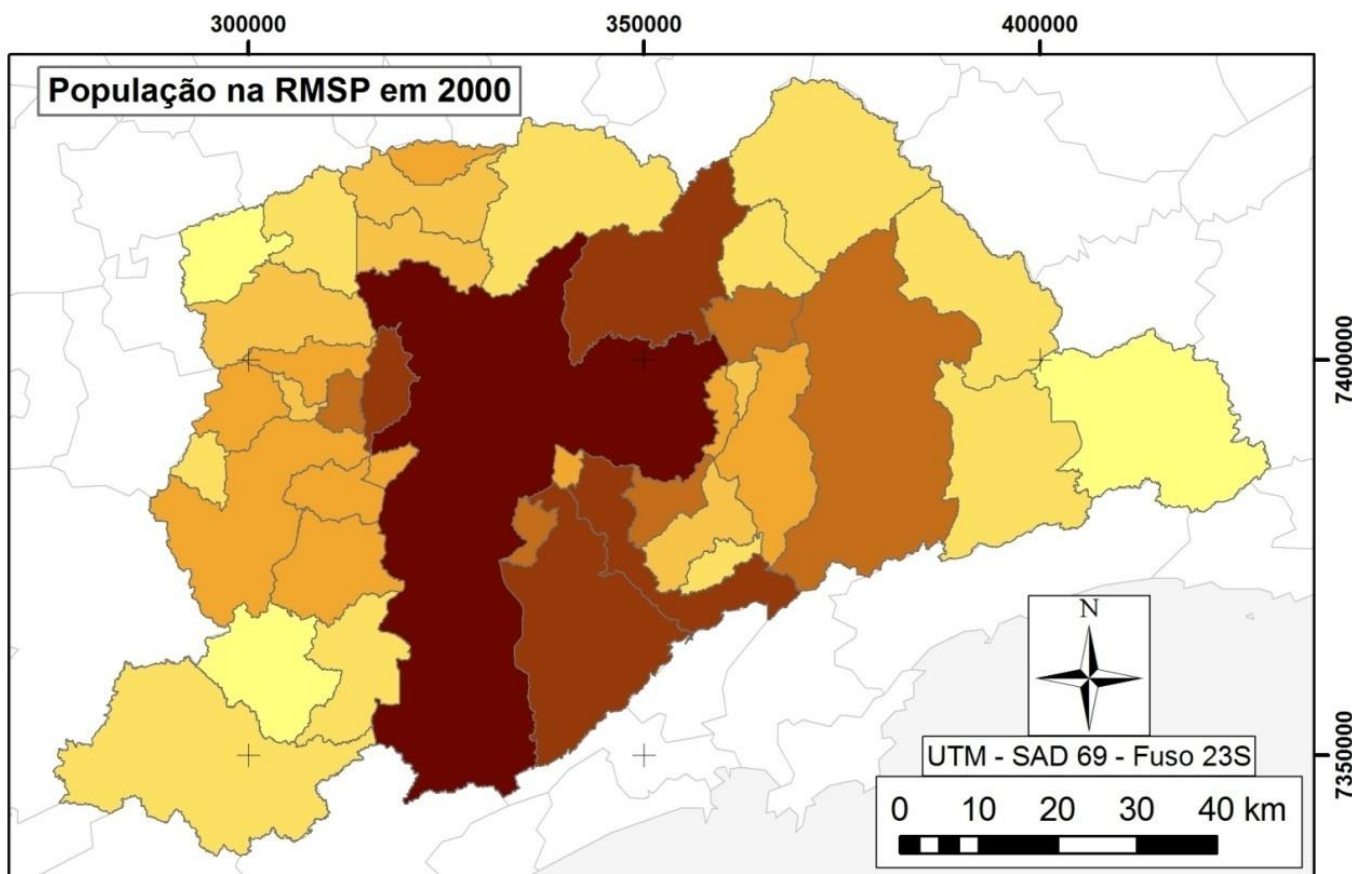
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE/ Fundação Seade/ Org. Ricardo B. Silva

Uma parte da explicação refere-se à dinâmica da migração interna na RMSP na década de 1990 em diante. Entre 1991 e 2000, o saldo migratório anual foi positivo, com 24.399 na RMSP, porém negativo na cidade de São Paulo, com menos de 50.824 e positivo nos demais municípios com 75.223. Já de 2000 a 2010, o saldo migratório anual foi negativo na RMSP com menos 29.968, sendo negativo também na cidade de São Paulo, com menos 32.132 e positivo nos demais municípios, com 2.164. No que se refere às taxas anuais de migrações por mil habitantes, contata-se que de 1991 a 2000, a taxa anual de migração foi positiva com 1,47 na RMSP entre 1991 a 2000; neste mesmo período, foi menos 5,07 na cidade de São Paulo e 11,41 nos demais municípios da RMSP. Entre 2000 a 2010, a taxa anual de migração foi de menos 1,60 na RMSP, menos 2,97 na cidade de São Paulo e 0,27 nos demais municípios da RMSP (Seade, 2011).

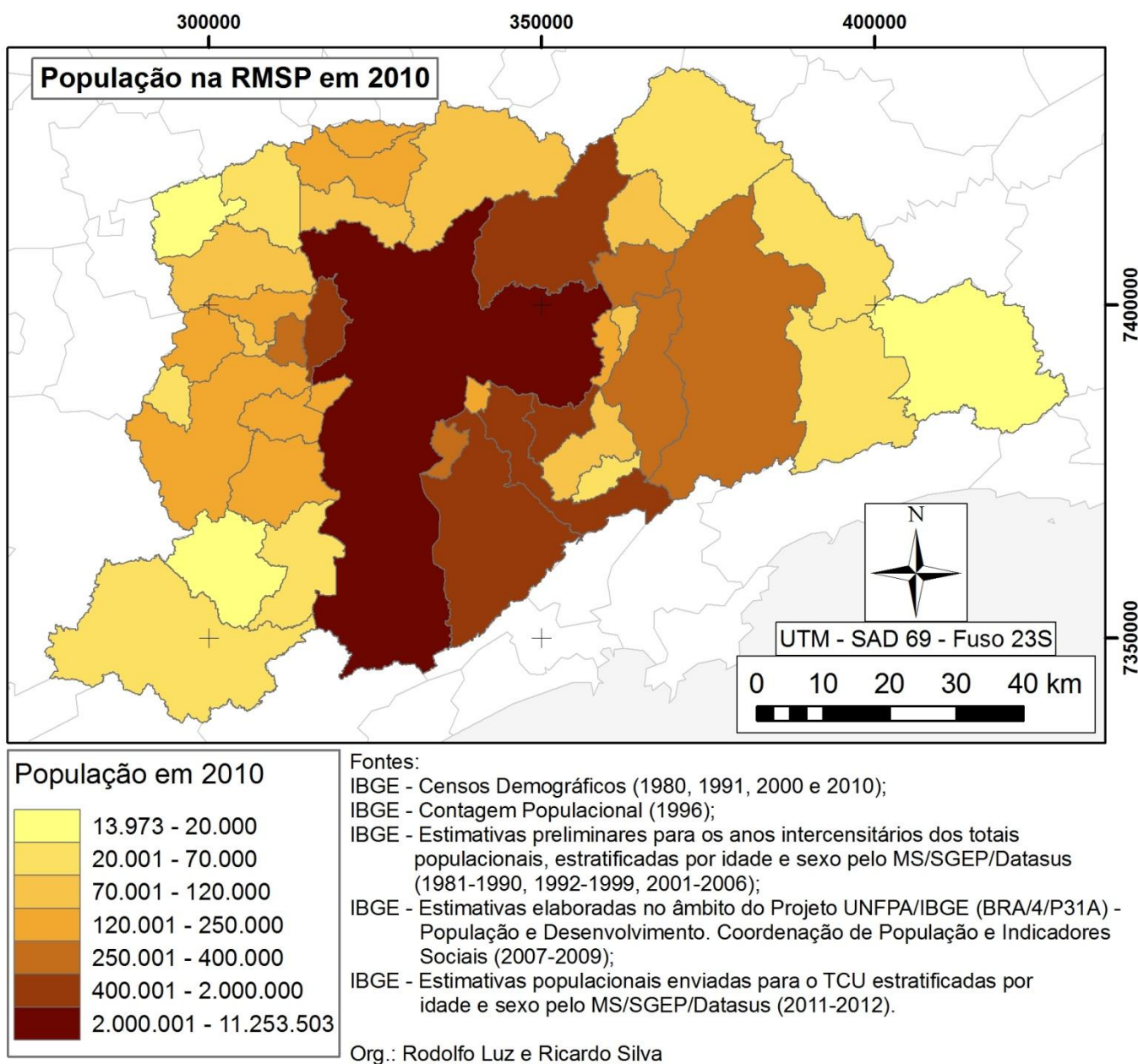
Corroborando com esses dados, um estudo do IPEA aponta que o maior crescimento da população dos municípios periféricos do que nos municípios sede das regiões metropolitanas do Brasil ocorre em razão dos altos preços das moradias e dos aluguéis, além da impossibilidade de arcar com os custos de moradia na cidade-sede. É neste sentido que a população se desloca para a periferia das metrópoles, gerando um enorme fluxo pendular entre os municípios da periferia metropolitana e as cidades-sede, ampliando evidentemente a demanda pelo transporte coletivo (IPEA, 2011, p.7).



**Mapa 9 – Densidade de População na RMSP, 1991**  
 Fonte: Fundação Seade



**Mapa 10 – Densidade de População na RMSP, 2000.**  
 Fonte: Fundação Seade



**Mapa 11 – Densidade de População na RMSP, 2010.**  
 Fonte: Fundação Seade

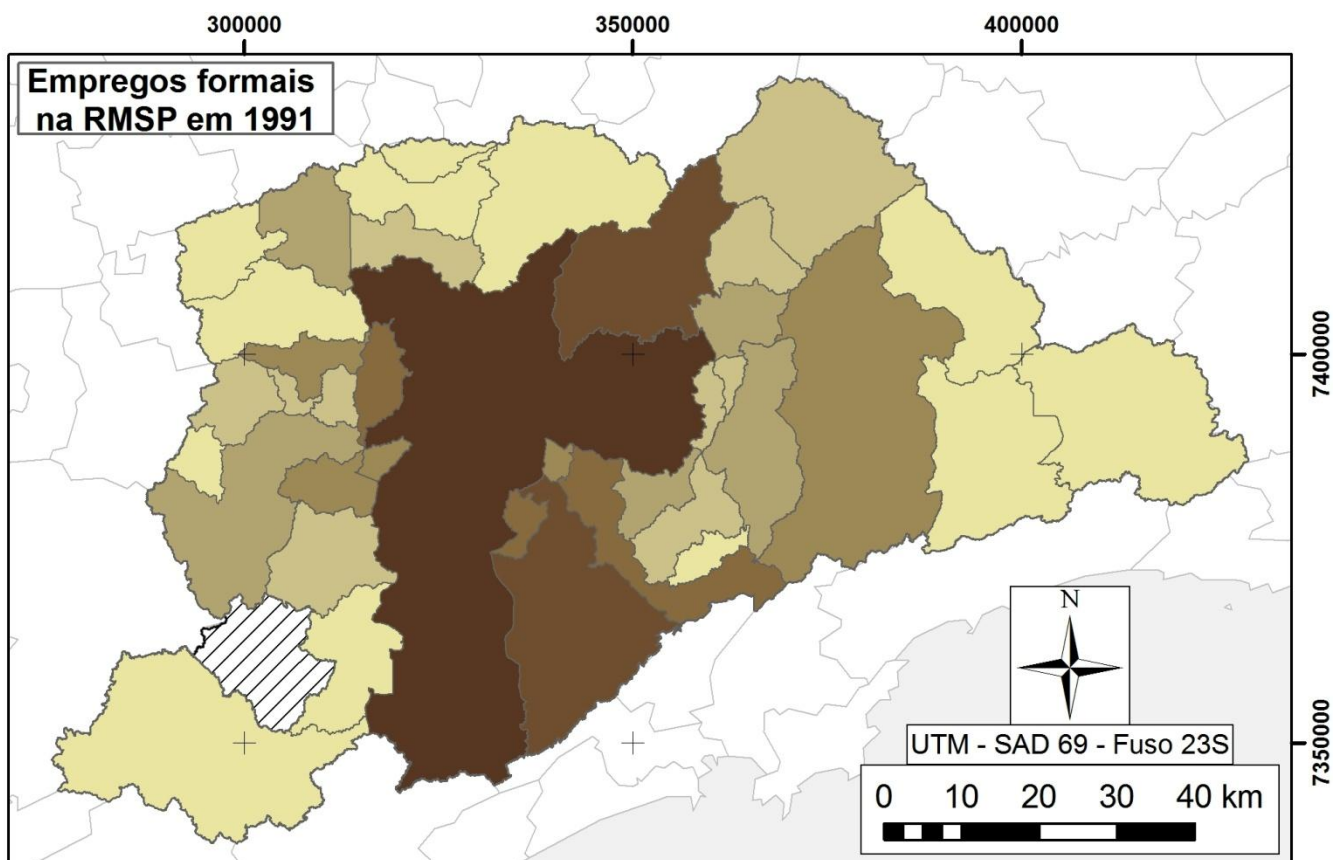
Isso levando em consideração que, praticamente, a cidade sede concentra dois terços do total dos empregos formais da RMSP. Porém, é possível verificar uma relativa desconcentração dos empregos formais para os demais municípios da RMSP, pois de 1991 a 2012 houve um aumento de 98,8% dos empregos nestes municípios; já no município sede da RMSP, neste mesmo período, observa-se um acréscimo de 47,2% dos empregos formais (Tabela 7).

**Tabela 7 – Distribuição dos postos de trabalho na Região Metropolitana de São Paulo**

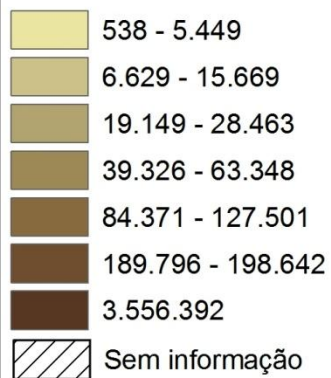
	1991		2000		2010		2012	
	Empregos	%	Empregos	%	Empregos	%	Empregos	%
<b>São Paulo</b>	3.556.392	74,9	3.211.775	69,3	4.873.339	68	5.237.258	68,8
<b>Demais Municípios</b>	1.192.708	25,1	1.418.764	30,7	2.293.068	32	2.371.581	31,2
<b>Total</b>	4.749.100	100	4.630.539	100	7.166.407	100	7.608.839	100

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE/ Fundação Seade/ Org. Ricardo B. Silva

Ou seja, apesar de uma relativa desconcentração das atividades na RMSP, a cidade sede concentra uma parcela substancial, atraindo em maior número as pessoas que moram na própria cidade de São Paulo. Porém, é possível verificar que esses deslocamentos por motivos de trabalho se concentram, especialmente, nas áreas de centralidade econômica. Com base na Pesquisa de Mobilidade na RMSP do Metrô (2012), se fizermos algumas comparações entre os distritos da cidade de São Paulo, fica evidenciada essa situação. A zona 1, que engloba os distritos da Sé, República, Bom Retiro, Pari, Brás, Cambuci, Liberdade, Bela Vista, Consolação e Santa Cecília, tem uma população de 486,535 habitantes e 1.061.340 empregos. Já a zona 13, que é composta pelos distritos de Tiradentes, Lageado e Guaianases, na zona leste de São Paulo, possui uma população de 488.337 e 98.262 empregos. Isto é, essas zonas possuem uma população equivalente, porém, comparativamente, a zona 13 possui apenas 9,2% dos empregos em relação à zona 1. Se fizermos a mesma comparação agrupando a zona 15, composta pelos Distritos de Itaim Bibi, Moema e Campo Limpo, área da nova centralidade de São Paulo e a zona 20, que engloba os distritos de Capão Redondo, Jardim Ângela e Jardim São Luís, no extremo sul da capital, verifica-se que este concentra um pouco mais de 70% da população e apenas 42,6% dos empregos (Metrô, 2012), gerando consequências diretas à mobilidade urbana de São Paulo.



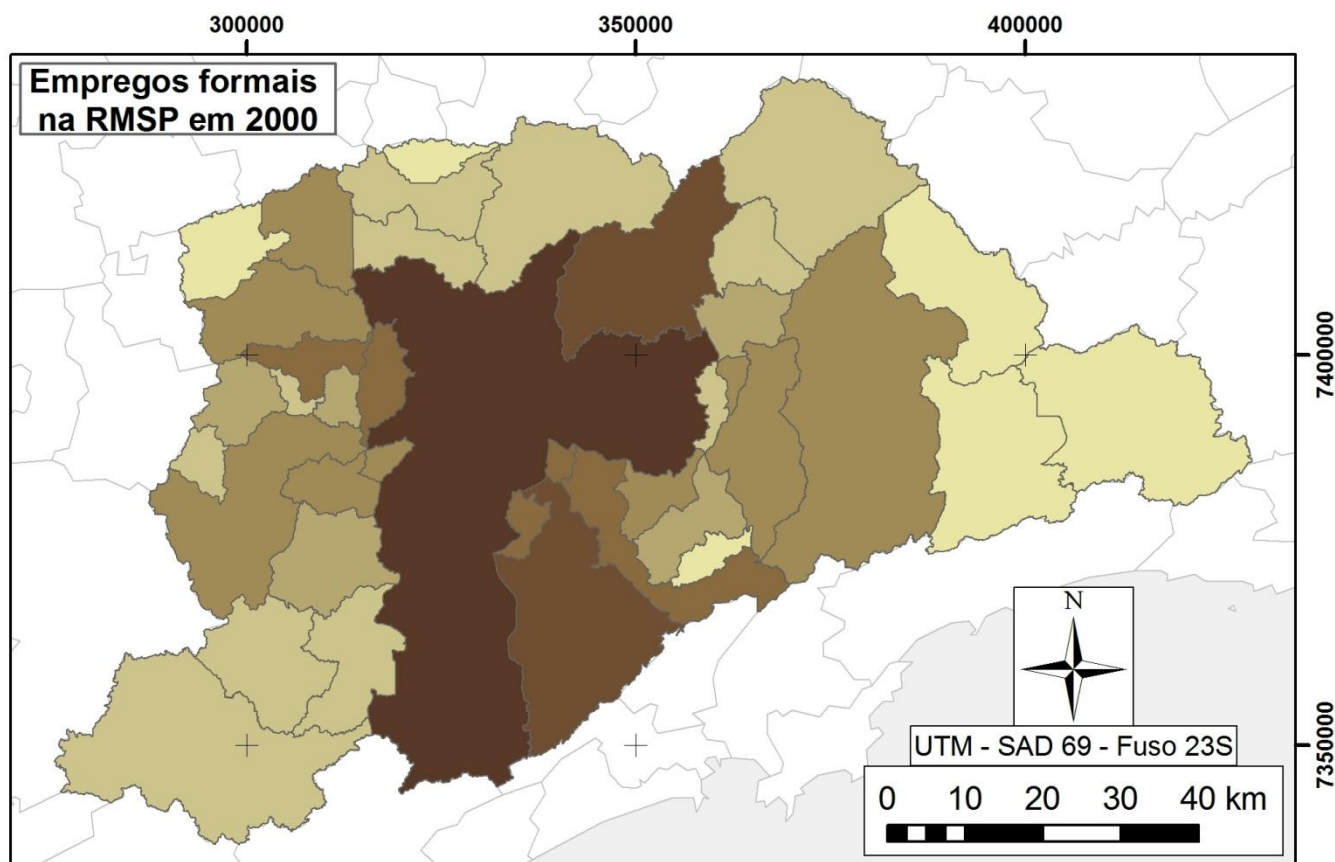
**Empregos formais em 1991**



Fonte: Fundação Seade/ Ministério do Trabalho e Emprego – MTE.  
Relação Anual de Informações Sociais – Rais.

Org.: Rodolfo Luz e Ricardo Silva

**Mapa 12 – Densidade de Empregos na RMSP, 1991**  
Fonte: Fundação Seade



Empregos formais em 2000	
	1.265 - 3.576
	6.173 - 11.018
	13.471 - 22.866
	28.997 - 53.302
	73.225 - 132.804
	188.908 - 200.200
	3.211.775

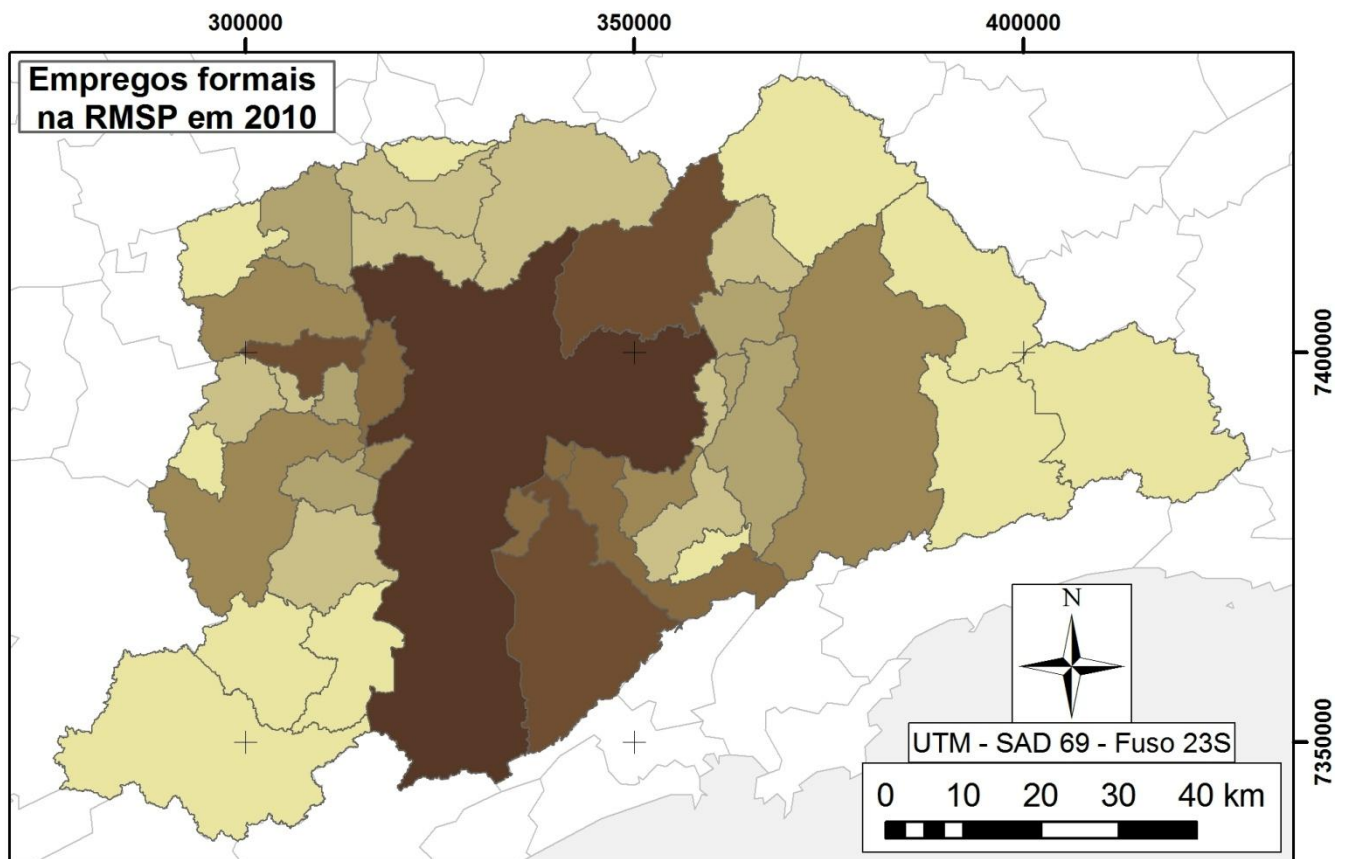
Fonte: Fundação Seade/ Ministério do Trabalho e Emprego – MTE.  
Relação Anual de Informações Sociais – Rais.

Org.: Rodolfo Luz e Ricardo Silva

**Mapa 13 – Densidade de Empregos na RMSP, 2000.**

Fonte: Fundação Seade





**Mapa 14– Densidade de Empregos na RMSP, 2010.**

Fonte: Fundação Seade

No que se refere à distribuição dos ocupados por região onde moram e trabalho, pode-se constatar que praticamente dois terços deles trabalham no município de São Paulo. Contudo, analisando o período de 1995 a 2012, percebe-se uma tendência de queda dos que trabalham no município de São Paulo, passando respectivamente, de 70,4% para 66,2%; já para aqueles que trabalham nos demais municípios da RMSP, neste mesmo período, houve um aumento de 29,6% para 33,8%. Desses ocupados na RMSP, em 1995, 64,7% moravam na cidade de São Paulo, sendo que desses, 60,6% trabalhavam no próprio município e apenas 4,1% trabalhavam nos demais municípios. Em 2012, 58,3% dos ocupados da RMSP

moravam na cidade de São Paulo, sendo que 55,6% trabalhavam no mesmo município e 2,7% nos demais municípios, o que sinaliza uma tendência de queda dos ocupados na cidade sede da RMSP e, desse, percebe-se uma diminuição daqueles que vão trabalhar em outros municípios. Essa mesma análise realizada em relação aos ocupados que moram nos demais municípios de RMSP, chega-se à conclusão que estes representavam 35,3% em 1995, e desses 25,4% trabalhavam nos demais municípios fora da cidade sede e apenas 9,8% iam trabalhar na cidade de São Paulo. Em 2012, essa percentagem amplia-se para 41,2% dos ocupados morando nos demais municípios, sendo que 31% deles trabalham nos municípios fora de São Paulo e 10,6% trabalham no município sede. Isto é, ampliam-se as ocupações fora do município sede, como também, esses ocupados passam a trabalhar numa percentagem a mais na cidade de São Paulo (Tabela 8).

**Tabela 8 – Distribuição dos ocupados, por região onde moram e região onde trabalham Região Metropolitana de São Paulo, Município de São Paulo e Demais Municípios da RMSP - 1995-2012**

Anos	Total			Mora no município de São Paulo			Mora nos demais municípios		
	Total	Trabalha no município de São Paulo	Trabalha nos demais municípios da RMSP	Total	Trabalha no município de São Paulo	Trabalha nos demais municípios da RMSP	Total	Trabalha no município de São Paulo	Trabalha nos demais municípios da RMSP
1995	100	70,4	29,6	64,7	60,6	4,1	35,3	9,8	25,4
1996	100	71,8	28,2	65,8	61,8	4	34,2	10	24,1
1997	100	72,2	27,8	66,1	62,5	3,6	33,9	9,7	24,1
1998	100	72,1	27,9	66	62,5	3,5	34	9,6	24,3
1999	100	71,9	28,1	66	62,2	3,7	34	9,7	24,2
2000	100	70	30	63,4	59,8	3,6	36,6	10,2	26,3
2001	100	68,5	31,5	61,1	57,5	3,7	38,9	11,1	27,7
2002	100	67,5	32,5	59,8	56,7	3,1	40,2	10,8	29,3
2003	100	67,2	32,8	59,1	56,1	3,1	40,9	11,1	29,6
2004	100	65,9	34,1	58,8	55,3	3,6	41,2	10,7	30,4
2005	100	65,5	34,5	58,5	54,6	3,9	41,5	10,8	30,5
2006	100	66,1	33,9	58,6	55,3	3,3	41,4	10,8	30,7
2007	100	66,4	33,6	59,1	55,9	3,2	40,9	10,5	30,2
2008	100	66,7	33,3	59	55,6	3,5	41	11,1	29,7
2009	100	66,7	33,3	58,8	55,7	3,1	41,2	11	30,1
2010	100	66,7	33,3	58,6	55,7	2,9	41,4	11	30,3
2011	100	65,4	34,6	57,6	54,8	2,8	42,4	10,6	31,7
2012	100	66,2	33,8	58,3	55,6	2,7	41,7	10,6	31

Fonte: Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional. Convênio Seade – Dieese e MTE/FAT/ Fundação Seade. / Org. Ricardo B. Silva

Assim, a ampliação dos empregos formais nos municípios da RMSP, além da cidade-sede, provoca novas ligações que não são somente aquelas relacionadas ao centro-periferia da região metropolitana, mas outras formas de mobilidade, criando movimentos de população entre os municípios metropolitanos, e não apenas com o núcleo da metrópole (IPEA, 2011).

Corroborando com essa análise, esta situação fica evidenciada no censo do IBGE de 2010. Alisando o local de exercício do trabalho das pessoas de 10 anos ou mais de idade na cidade de São Paulo, constata-se que 96% desses estão no próprio município, sendo que um pouco mais de 30% dessas estabelecem-se no próprio domicílio de residência, e quase 70% fora do domicílio de residência e apenas 3,3% em outro município. Sendo que, em média, nos demais municípios 60% das pessoas exercem suas atividades no próprio município, sendo 29,7% no próprio domicílio de residência e 70,3% fora do domicílio de residência e 38,8% em outros municípios. Destaca-se, neste conjunto, pelo menos dez municípios onde mais da metade das pessoas exercem suas atividades profissionais em outros municípios, na ordem decrescente: Rio Grande da Serra (64,9%), Francisco Morato (63,2%), Jandira (56,7%), Ferraz de Vasconcelos (56,3%), Carapicuíba (55,6%), Itapevi (54,9%), Poá (52,3%), Franco da Rocha (52,1%), Embu (51,8%) e Taboão da Serra (51,5%). Ou seja, isso reflete um grande fluxo pendular migratório diário na região metropolitana de São Paulo (Gráfico 3).

Ainda de acordo com o Censo 2010 do IBGE, que calculou o tempo que as pessoas gastam no trajeto entre a casa e o trabalho, constata-se que em São Paulo 35% dos trabalhadores levam mais de meia hora até uma hora, 25% mais de uma hora até duas horas e 6% mais de duas horas para cumprir o trajeto. Já em relação à região metropolitana de São Paulo, excluindo a capital, verifica-se que 33% gastam mais de meia hora até uma hora, 21% levam mais de uma hora até duas horas e 5% levam mais de duas horas. Deste conjunto, destacam-se Francisco Morato e Ferraz de Vasconcelos, já que em ambos as pessoas levam, em média, mais de uma hora para chegar ao trabalho, sendo que boa parte dessas está trabalhando na cidade de São Paulo, a cerca de 50 quilômetros de distância de onde moram (Gráfico 4).

### Pessoas de 10 anos ou mais de idade no local de exercício do trabalho principal, RMSP, 2010.

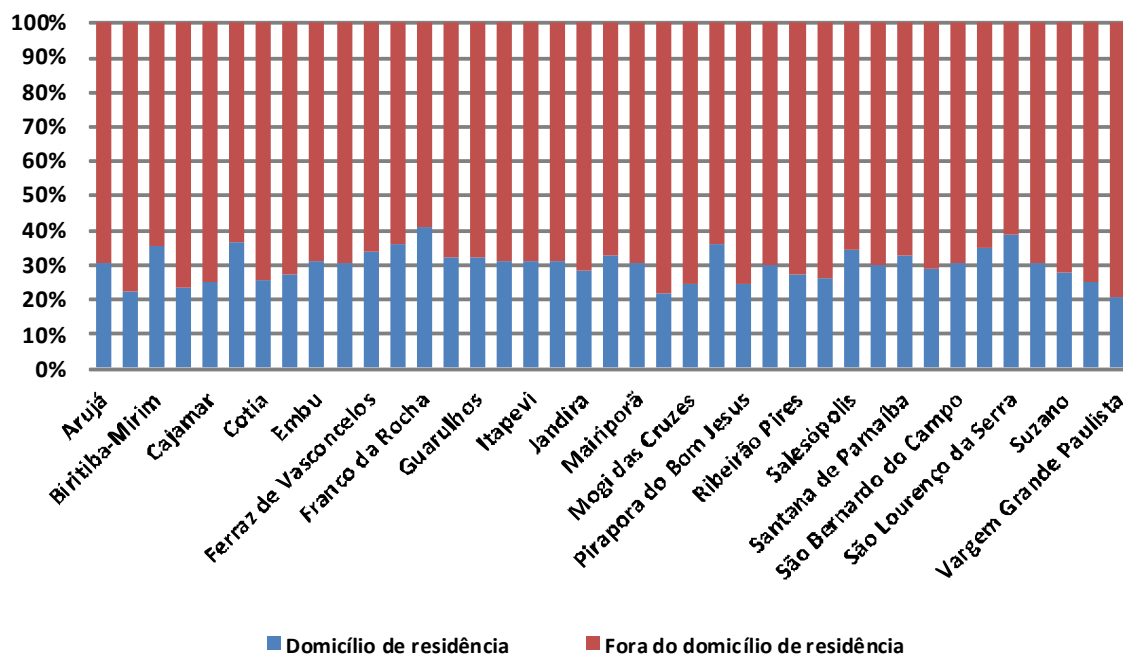


Gráfico 3 – Pessoas de 10 anos ou mais de idade no local de exercício de trabalho principal, RMSP, 2010

Fonte: IBGE, 2010/Org. Ricardo B. Silva

### Pessoas de 10 anos ou mais de idade que trabalhavam fora do domicílio e retornavam para seu domicílio diariamente, RMSP, 2010.

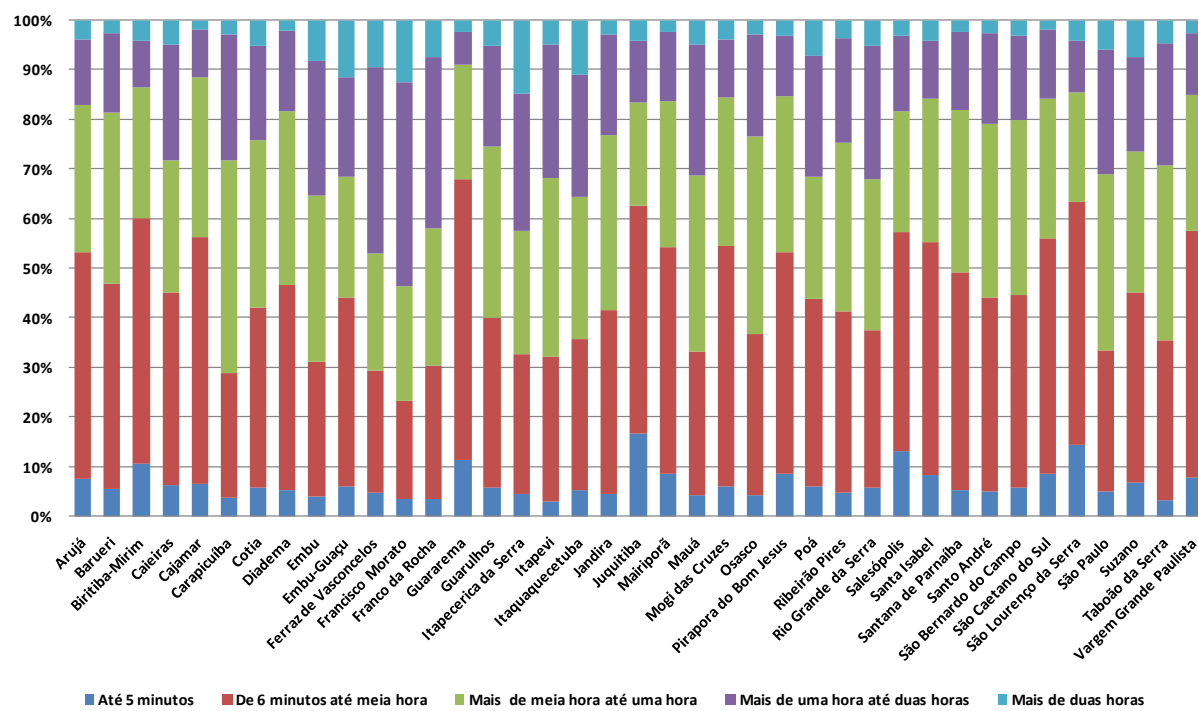
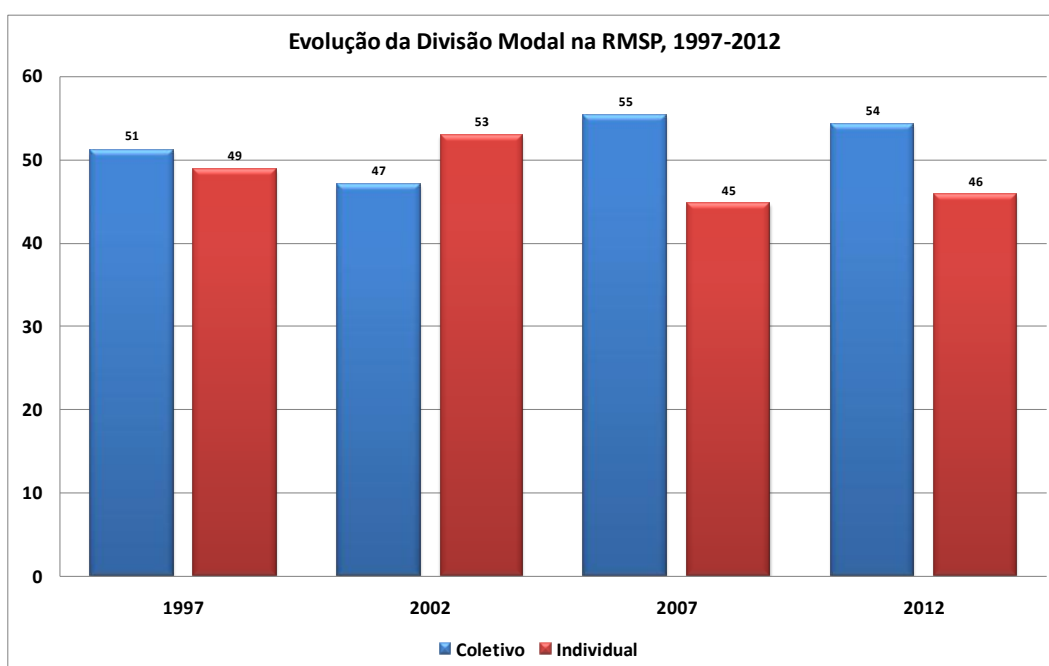


Gráfico 4 – Pessoas de 10 ou mais de idade que trabalhavam fora do domicílio e retornavam para seu domicílio diariamente, RMSP, 2010.

Fonte: IBGE, 2010/Org. Ricardo B. Silva

Ou seja, sinteticamente pode-se observar uma parte substancial de pessoas morando relativamente distantes de seus empregos, gastando maior tempo nas suas viagens diárias. Porém, a novidade é que boa parte dessas viagens diárias passam a ser realizadas utilizando o transporte individual, como resultado do processo de popularização do acesso ao automóvel e facilidade de comprar motocicletas, revelando assim uma metrópole dirigida.

As viagens diárias realizadas na RMSP passaram de 31,4 milhões, em 1997, para 43,7 milhões, em 2012, o que representa uma ampliação de aproximadamente 40%, sendo que as viagens diárias motorizadas passaram de 20,6 milhões, em 1997, para 29,7 milhões, em 2012, uma evolução percentual de aproximadamente 44%. E, tal como vimos no capítulo anterior, em 1997, o modo coletivo manteve a tendência de queda com 51,2% e o individual com a tendência de aumento com 48,8%. Em 2002, é a primeira vez na série histórica que as viagens motorizadas diárias no modo individual ultrapassaram as viagens no modo coletivo, respectivamente, 52,96% e 47,04%. Porém, em 2007 houve uma inversão nas viagens motorizadas: o modo coletivo foi para 55,3% e o individual para 44,7% e, em 2012, praticamente não ocorreu uma alteração, já que 54,3% das viagens diárias motorizadas vincularam-se ao modo coletivo e 45,7% ao modo individual (Metrô, 1997,2002, 2007, 2012) (Gráfico 5).



**Gráfico 5 – Evolução da divisão modal na RMSP, 1997-2012**  
Fonte: Pesquisa OD Metrô, 1997,2002, 2007, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Doravante, a correlação entre mobilidade e renda torna mais evidente o processo de popularização do automóvel. Em 1997, é possível constatar que, de 12,4% da população disposta na faixa de renda de até 2 salários mínimos, apenas 9,6% viajavam diariamente utilizando automóveis e 0,1% usaram motocicleta, com um índice de mobilidade de 0,54 viagens diárias. Na faixa de renda de 04 a 08 salários mínimos, onde se concentra a maioria da população com 32,4%, desses 22,4% viajavam diariamente por automóvel e 0,5% usaram motocicleta, com um índice de mobilidade de 0,82 viagens diárias. Já na faixa de renda acima de 15 salários mínimos, que compõe 13,5% da população, 64% deles viajavam diariamente usando automóvel e 0,5% usaram motocicleta, congregando o maior índice de mobilidade, com 2,50 viagens diárias. Isto é, agrupando as faixas de 1 a 3, apenas cerca de 14% em média utilizavam automóveis, com um índice médio de mobilidade de 0,83 viagens diárias; já agrupando as 4 a 5, cerca de 51,4% viajavam de automóveis, com uma média de 1,87 viagens diárias, que representa o índice de mobilidade (Tabela 9).

**Tabela 9 – Renda e Mobilidade na RMSP, 1997**

<b>Nº</b>	<b>Renda*</b>	<b>População (%)</b>	<b>Viagens por auto (%)</b>	<b>Viagens por moto (%)</b>	<b>Índice de mobilidade</b>
1.	até dois salários mínimos	12,4	9,6	0,1	0,54
2.	de 02 a 04 salários mínimos	23,1	12,1	0,3	0,82
3.	de 04 a 08 salários mínimos	32,4	22,4	0,5	1,15
4.	de 08 a 15 salários mínimos	19,4	38,8	0,5	1,58
5.	acima de 15 salários mínimos	13,5	64	0,5	2,16

\*Salário mínimo de outubro de 2007: R\$ 350,00 por mês<sup>59</sup>

\*\* Índice de Mobilidade: Número de viagens motorizadas por habitante

Fonte: Pesquisa OD Metrô, 1997/ Org. Ricardo B. Silva

Já em 2007, verifica-se 13,4% da população na faixa de renda de até 2 salários mínimos, um percentual que não se alterou substancialmente em relação ao de 1997, pois 9,7% desses utilizando automóveis nas suas viagens diárias e ampliando o uso da motocicleta em relação à década anterior para 2,1%, apresentando uma evolução no índice de mobilidade, para 0,73 viagens diárias. A terceira faixa de renda, de 4 a 8 salários mínimos, continuou a concentrar a maioria da população, com 34,7% viagens diárias por automóveis e 2,1% usaram

<sup>59</sup> <http://www.trt3.jus.br/informe/calculos/minimo.htm>. Último acesso em 16/06/2014.

motocicleta, com índice de mobilidade de 0,97 viagens diárias. Já na faixa de renda acima de 15 salários mínimos, apenas 6,6% da população, desses 66,9% usavam automóveis diariamente nos seus deslocamentos, diminuindo aqueles que usam motocicletas no seu deslocamento diário para 0,85%, com 2,34 viagens diárias, ampliando este índice em relação à década anterior. Isto é, constata-se que, agrupando as faixas de renda de 1 a 3, apenas cerca de 15,6% utilizavam automóveis, com um índice médio de mobilidade de 1,01 viagens diárias; já agrupando as 4 a 5, algo em torno de 56,4% viajavam de automóveis, com uma média de 2,09 viagens diárias, que representa o índice de mobilidade (Tabela 10).

**Tabela 10 – Renda e Mobilidade na RMSP, 2007**

<b>Nº</b>	<b>Renda*</b>	<b>População (%)</b>	<b>Viagens por auto (%)</b>	<b>Viagens por moto (%)</b>	<b>Índice de mobilidade</b>
1.	até dois salários mínimos	13,4	9,7	2,1	0,73
2.	de 02 a 04 salários mínimos	30,7	12,3	2	0,97
3.	de 04 a 08 salários mínimos	34,7	25	2,1	1,35
4.	de 08 a 15 salários mínimos	14,3	45,9	2	1,85
5.	acima de 15 salários mínimos	6,6	66,9	0,85	2,34

\*Salário mínimo de outubro de 2007: R\$ 350,00 por mês<sup>60</sup>

\*\* Índice de Mobilidade: Número de viagens motorizadas por habitante

Fonte: Pesquisa OD Metrô, 2007/ Org. Ricardo B. Silva

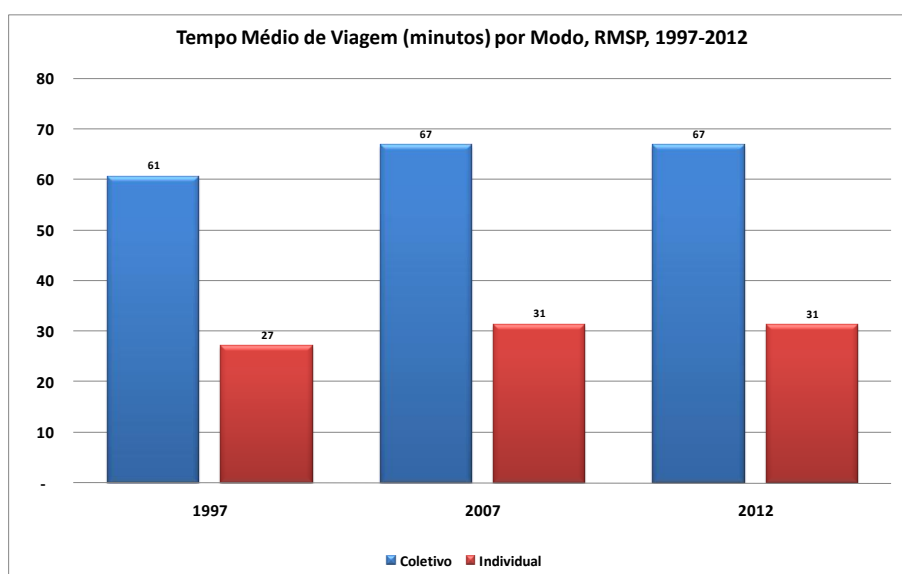
Em 2012, não foi possível elaborar a tabela a fim de comparar com os dados de 1997 e 2007, devido à indisponibilidade de dados, porém, é possível fazer alguns destaques, entre eles a população por faixa de renda, viagens motorizadas por modo individual e índice de mobilidade geral. Para tanto, com base no salário mínimo de outubro de 2012, na ordem de R\$ 622,00 por mês<sup>61</sup>, separou-se 5 faixas de renda em relação às viagens por modo individual, que em 2012, cerca de 91,2% vinculam-se aos automóveis e algo em torno de 7,5% relacionam-se às motocicletas. A primeira faixa de renda, em até 2 salários mínimos, era composta por 17% da população, sendo que desses 25,2% utilizaram o modo individual. Em 2012, a faixa de renda que congregou a maior parte da população foi a de 2 a 4 salários mínimos, com 34% da população, sendo que 30,4% usaram o modo individual para os deslocamentos diários. Na faixa de renda acima de 15 salários

<sup>60</sup> <http://www.trt3.jus.br/informe/calculos/minimo.htm>. Último acesso em 16/06/2014.

<sup>61</sup> <http://www.trt3.jus.br/informe/calculos/minimo.htm>. Último acesso em 16/06/2014.

mínimos, que compõe apenas 4% da população, cerca de 75,9% desses usam o modo individual para suas viagens diárias, com um índice de mobilidade motorizada ampliando de 1,29 em 2007, para 1,49 em 2012. Mas a novidade nesta pesquisa é que houve uma ampliação nas viagens motorizadas por modo individual nas três primeiras faixas de renda e diminuição nas duas últimas faixas de renda mais altas, ou seja, a população mais pobre passa usar mais transporte individual e a população mais rica passa usar mais transporte coletivo, mesmo que em termos absolutos esse número seja muito baixo (Metrô, 2012).

A ampliação da utilização dos automóveis e das motocicletas nas viagens diárias pode ser explicada, em partes, pela diferença do tempo de deslocamento entre as viagens realizadas por modo coletivo e por modo individual. Em 1997, as pessoas que viajaram diariamente utilizando transporte coletivo gastaram 61 minutos enquanto aquelas que utilizaram o transporte individual gastaram 27 minutos, ou seja, as pessoas que utilizaram transporte coletivo gastaram em média mais da metade do tempo (34 minutos) do que as pessoas que usaram transporte individual. Em 2007, essa diferença é ampliada, pois as pessoas que utilizaram transportes coletivos gastaram 36 minutos a mais do que as pessoas que usaram transporte individual, respectivamente, 67 e 31 minutos. Em 2012, o tempo de deslocamento entre modo coletivo e individual se manteve, mas de uma maneira geral, o tempo de deslocamentos por modo coletivo é praticamente metade do tempo a mais do que o tempo de deslocamento por modo individual (Metrô, 2012) (Gráfico 6).



**Gráfico 6– Tempo médio de viagem (min.) por modo, RMSP, 1997-2012.**

Fonte: OD, 1997/ Org. Ricardo B. Silva



No que se refere à correlação mobilidade e renda em relação à questão territorial, verifica-se no mapa 15, a partir da pesquisa OD do metrô de 1997, que a sub-região centro (São Paulo) concentrava 64% da população, que possuíam em média uma maior renda familiar mensal - de 1.310 reais -, sendo que 60,8% das famílias possuíam 1 ou mais automóveis particulares. Os demais municípios da RMSP compunham 36% da população, com uma média de renda familiar mensal de 886 reais e uma média de 39,2% das famílias possuíam 1 ou mais automóveis particulares<sup>62</sup> (Metrô 1997).

No mapa 16, em 2007, constata-se que a sub-região centro (São Paulo) concentrava cerca de 56% da população, que possuíam em média uma maior renda familiar mensal com 2.438 reais, sendo que 57% das famílias possuíam 1 ou mais automóveis particulares. Já os demais municípios da RMSP compunham 44% da população, com uma média de renda familiar mensal de 1.803 reais, sendo que 43% das famílias possuíam 1 ou mais automóveis particulares<sup>63</sup>.

Nesta mesma temática, no mapa 17, em 2012, a sub-região centro (São Paulo) permaneceu concentrando algo em torno de 56% da população, que possuíam em média uma maior renda familiar mensal - de 3.738 reais -, sendo que 58% das famílias possuíam 1 ou mais automóveis particulares. Já os demais municípios da RMSP compunham 44% da população, com uma média de renda familiar mensal de 2.589 reais, sendo que aproximadamente 42% das famílias possuíam 1 ou mais automóveis particulares<sup>64</sup>. Ou seja, apesar da cidade de São Paulo concentrar a maior quantidade de famílias que possuem mais de um automóvel particular, verifica-se um movimento de ampliação para as áreas mais periféricas da metrópole de São Paulo, especialmente no período de 1997 a 2007; no período subsequente, em 2012, verifica-se uma ampliação considerável da posse de automóveis particulares pelas famílias, mas sem uma alteração substancial no que se refere à expressão espacial desse fenômeno.

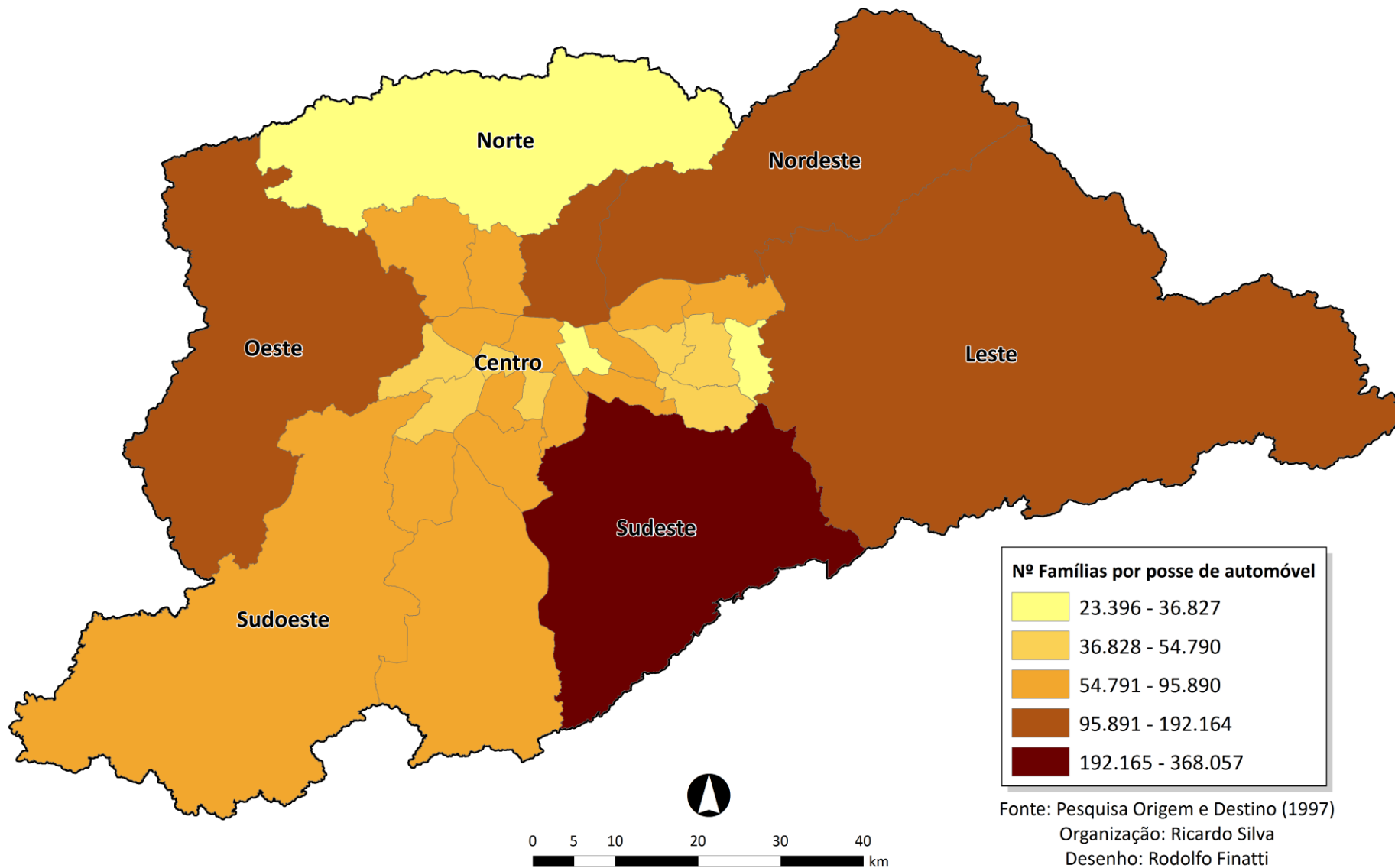
---

<sup>62</sup> Renda média familiar definida em Reais de outubro de 1997 (Metrô, 1997).

<sup>63</sup> Renda média familiar definida em Reais de outubro de 2007 (Metrô, 2007).

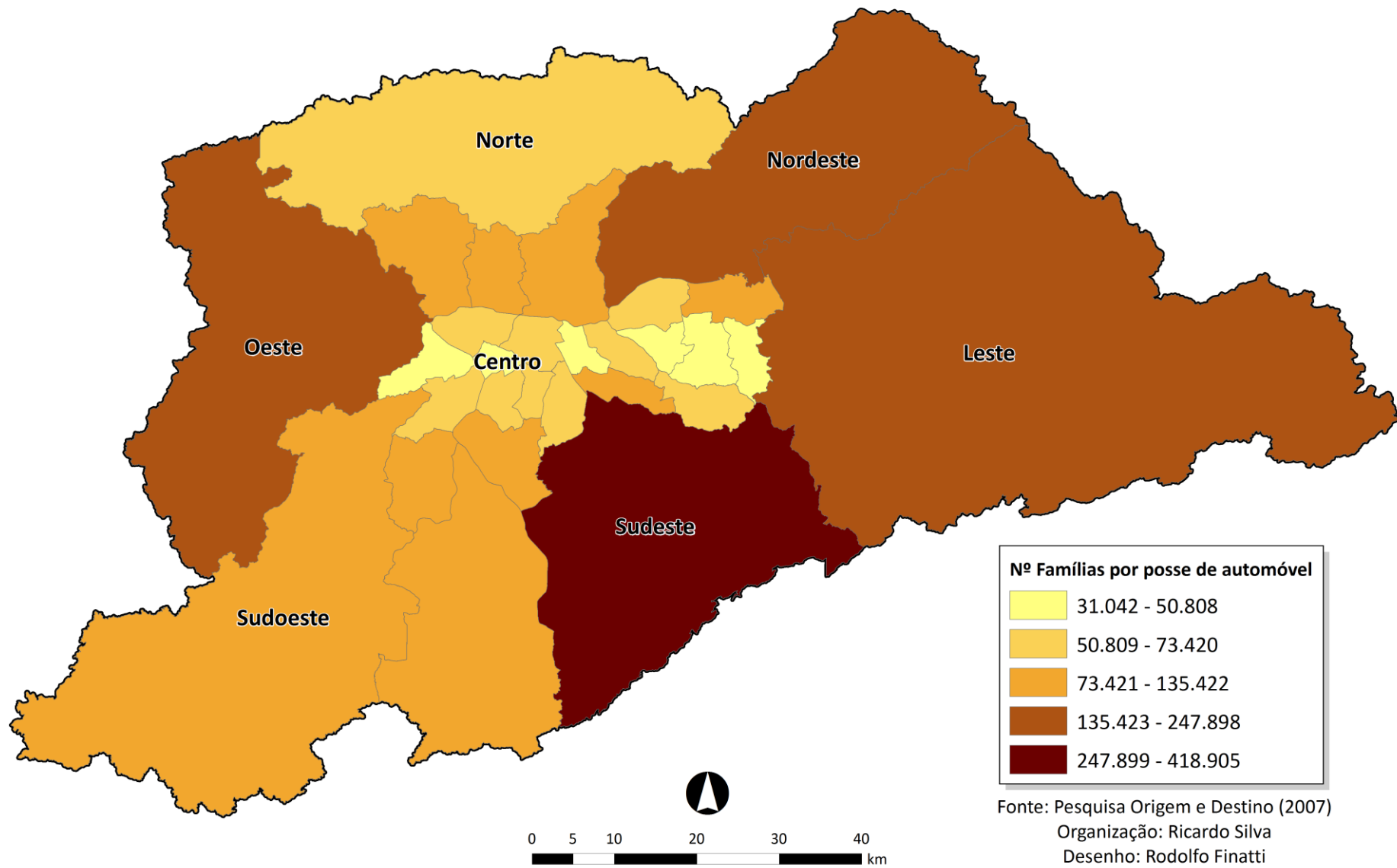
<sup>64</sup> Renda média familiar definida em Reais de outubro de 2012 (Metrô, 2012).

Famílias por número de automóveis particulares (1 ou mais), Região Metropolitana de São Paulo (1997)



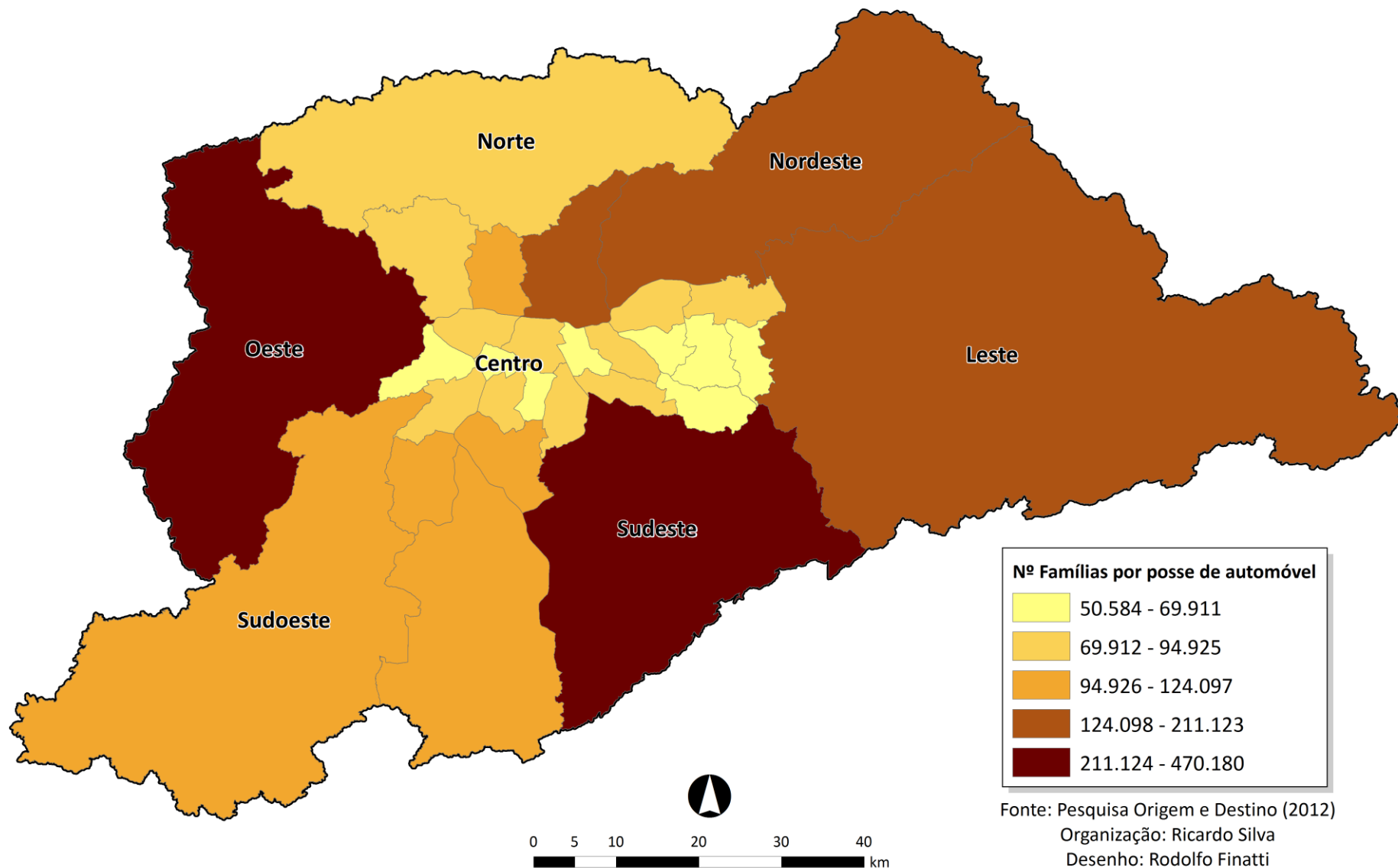
**Mapa 15 – Mapa da posse de automóveis na RMS, 1997**  
Fonte: Metrô, 1997

Famílias por número de automóveis particulares (1 ou mais), Região Metropolitana de São Paulo (2007)



Mapa 16 – Mapa da posse de automóveis na RMSP, 2007  
Fonte: Metrô, 2007

Famílias por número de automóveis particulares (1 ou mais), Região Metropolitana de São Paulo (2012)



Mapa 17 - Mapa da posse de automóveis na RMSP, 2012  
Fonte: Metrô, 2012.

Essa metrópole dirigida, portanto, é produto da reiteração do modelo rodoviário que se aprofunda no contexto da década de 1990 em diante, com base na estabilização da moeda do plano real, e um novo regime automotivo brasileiro (RAB) (SOUZA, 2013, p.109), onde a indústria automobilística tradicional instalada no Brasil, aliado ao ingresso de novas montadoras no país<sup>65</sup>, a baixa do preço relativo da produção de automóveis, maior facilidade de crédito com os índices menores de inflação (BALBI, 2003, p.51), entre outros, vêm possibilitando a popularização do automóvel em São Paulo.

É justamente neste contexto que essa ampliação está relacionada à inserção da classe de renda mais baixa ao acesso aos automóveis. É assim que no contexto da década de 1990 em diante, a indústria automobilística inventa o *slogan* do *carro popular*<sup>66</sup> como marca deste processo:

*Os acordos firmados na primeira metade da década de 1990 possibilitaram novo fôlego às automobilísticas aqui instaladas. Os carros populares, por conta dos preços praticados, fizeram frente aos veículos importados que chegavam ao país, garantindo grande lucratividade, sobretudo dada a baixa qualidade dos componentes e as características técnicas embarcadas nesses produtos (SOUZA, 2013, p.116).*

Não é por acaso que, em termos estatísticos, segundo a Anfavea, em 1990, foram vendidos 663.084 automóveis; em 1997, esse número saltou para 1.458.576 unidades. Em 1998, as vendas diminuíram para 1.254.016; daí em diante, o número de vendas passou a aumentar continuamente, chegando em 2010 com 2.825.974, recuando em 2012 para 2.591.344; ou seja, no cômputo geral, as vendas ampliaram aproximadamente 290%. Se levarmos em consideração o licenciamento de automóvel de até 1000 cm<sup>3</sup>, típico carro popular, percebe-se uma franca evolução, pois, em 1990 foram licenciados 23.013 automóveis de até 1000 cm<sup>3</sup>, o que representava 4,3% do total de automóveis licenciados, ampliando, em 2012, para

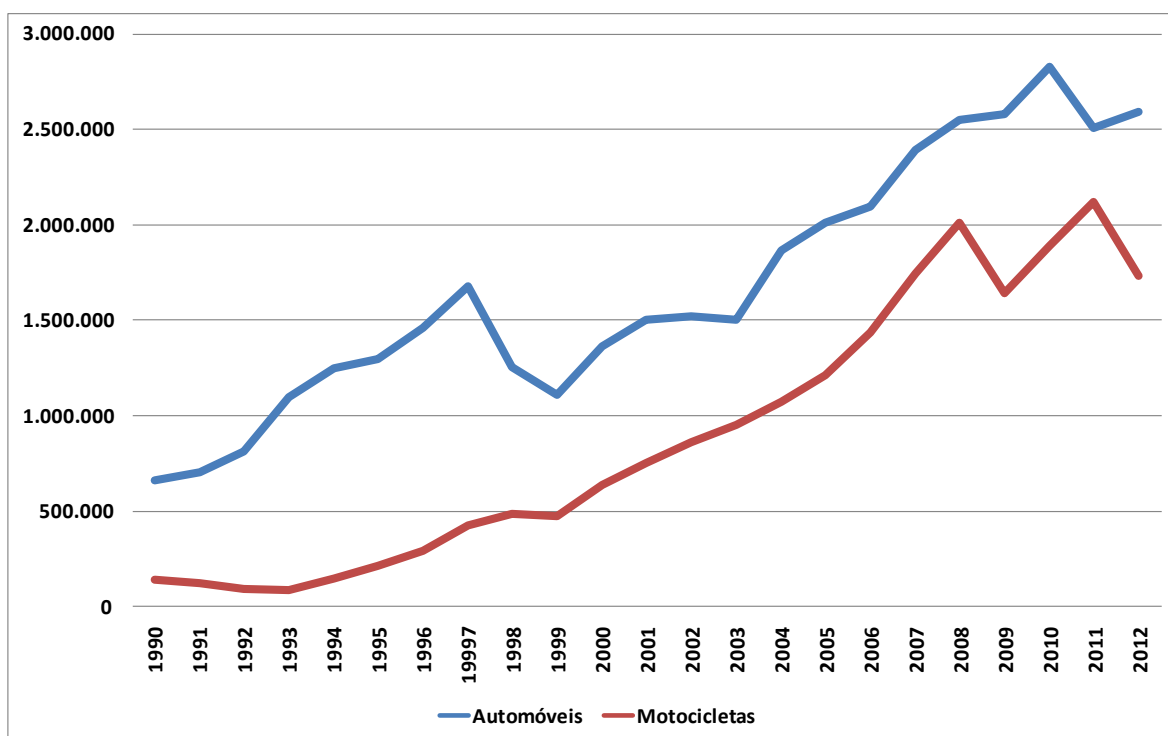
---

<sup>65</sup> Cf. (Souza, 2013:112-113)

66O popular no sentido bem estrito, no que se refere ao acesso ao bem e não necessariamente aos preços dos mesmos: “Por definição, carro popular é aquele com motor de tamanho 1.0, sem acessórios de luxo e vendido a preços módicos”. <http://revistaepoca.globo.com/Revista/Epoca/0,,EMI132276-15201,00.html>. Acessado em 27/09/2012. Porém, os valores não são tão módicos assim mesmo com a política do governo federal de redução do IPI: “Os chamados carros populares são os maiores beneficiados com a queda do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) anunciada pelo governo. Um Volkswagen Gol 1.0 Flex novo, por exemplo, que saía por R\$ 27.814 com o imposto velho, chegará ao consumidor a R\$ 25.994, o que representa um desconto de R\$ 1.819”. <http://noticias.r7.com/economia/noticias/carro-popular-a-vista-fica-quase-r-2-000-mais-barato-com-novo-ipi-20120523.html?question=0>. Acessado em 27/09/2012.

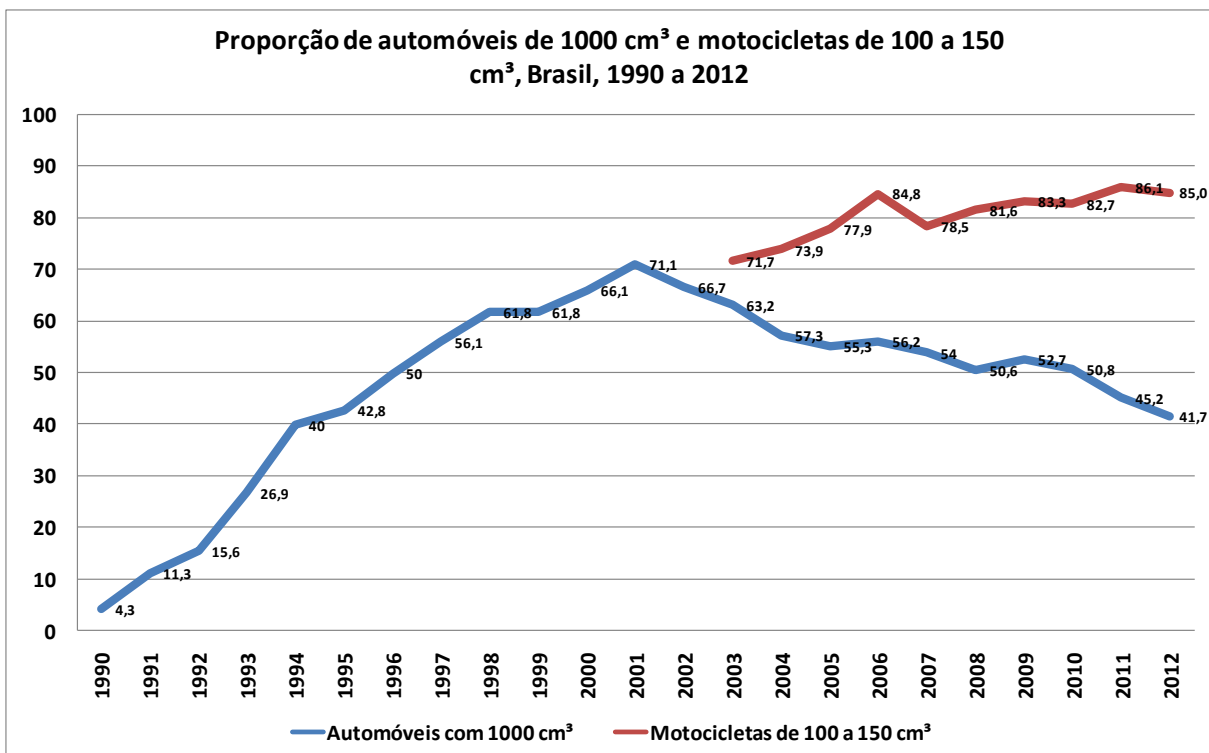
1.188.027 automóveis licenciados de até 1000 cc<sup>3</sup>, correspondendo a 41,7% do total de automóveis licenciados, sem contar que a evolução de licenciamento de automóveis de até 1000 cm<sup>3</sup>, no período citado, ficou na ordem de 5.000% (Anfavea, 2013).

Mas a ampliação do transporte individual privado neste período não se restringiu aos automóveis, e em especial, aos carros populares. Neste esteio, o mercado das motocicletas também cresceu de maneira exponencial, tanto que, de acordo com a Abraciclo, em 1990, foram vendidas 138.629 motocicletas, crescendo intensamente até o ano de 2011, com 2.117.904, chegando próximo ao índice de vendas dos automóveis; porém, em 2012, as vendas apresentaram um recuo para 1.730.633 motocicletas vendidas. Enfocando as vendas de motocicletas com 100 a 150 cm<sup>3</sup>, verifica-se uma proporção bem acima da média, pois, em 2003, foram vendidas 608.023 motocicletas com 100 a 150 cm<sup>3</sup>, o que representava 71,7% do total e, em 2012, foram vendidas 1.381.365 motocicletas com 100 a 150 cm<sup>3</sup>, correspondendo a 84,98%, o que representou uma ampliação de 127% no período citado – um aumento substancial, o mesmo que de 2011 – conhece um considerável declínio, recuando o número de vendas próximas ao ano de 2007 (Gráficos 7 e 8).



**Gráfico 7 – Evolução das vendas de automóveis e de motocicletas, Brasil, 1990 a 2011**

Fonte: Anfavea, 2013; Abraciclo, 2013. / Org. Ricardo B. Silva



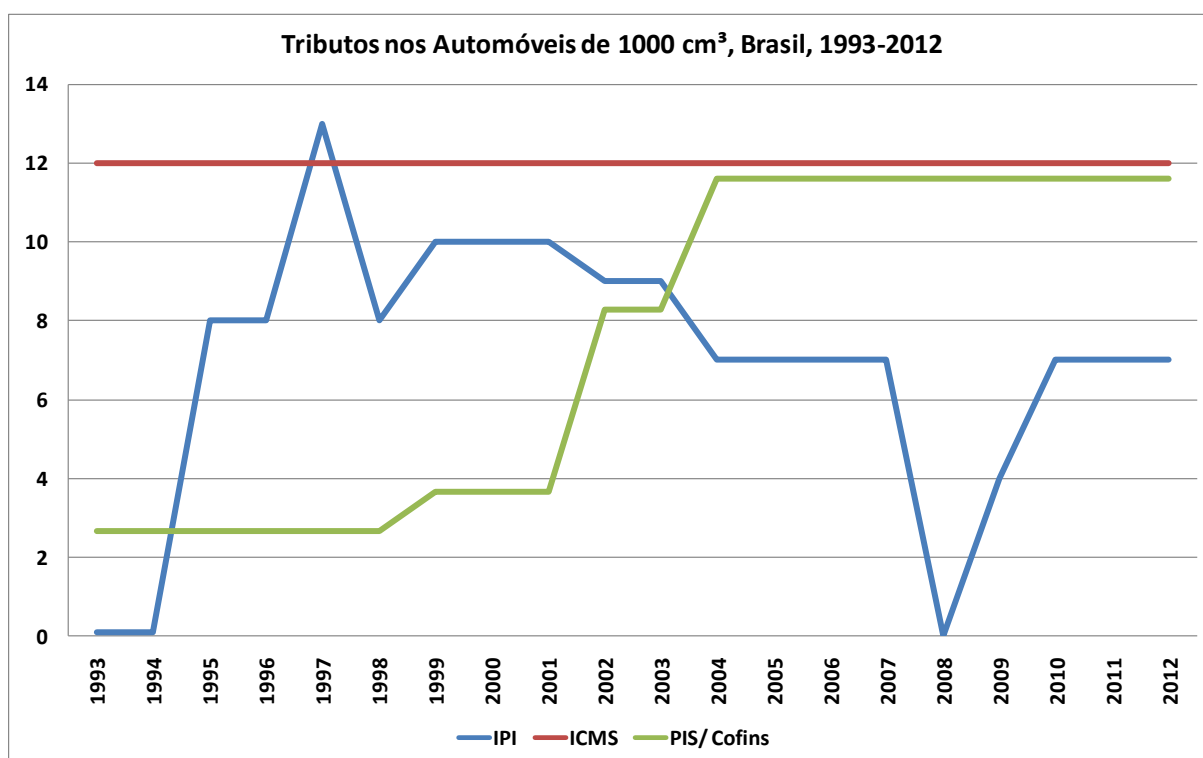
**Gráfico 8 - Proporção de automóveis de 1000 cc e motocicletas de 100 a 150 cc, Brasil, 1990 a 2012**

Fonte: Anfavea, 2013; Abraciclo, 2013. / Org. Ricardo B. Silva

Não por acaso, a indústria automobilística conhece um aumento evidente no faturamento anual na venda de veículos. Em 1990, esse faturamento representava 28,6 bilhões de dólares, representando 10% no PIB do setor industrial. Em 2012, o faturamento saltou para 83,6 bilhões de dólares, com a participação de 18,7% no PIB do setor industrial, um aumento de 188% (Anfavea, 2013). No setor de duas rodas, observa-se também o aumento do faturamento das empresas, já que, em 2000, as cifras chegaram a 2,9 bilhões de reais; já em 2012 o faturamento elevou-se para 13,5 bilhões de reais, o que representa um aumento de 365% (Abraciclo, 2013).

A ampliação das vendas dos automóveis está relacionada a uma série de incentivos fiscais e tributários. O aumento da participação de carros populares, especialmente, está muito vinculado à redução de alíquotas de impostos. Para Vasconcellos (2013, p.40), em 1993, foi implantada a ação mais determinante para a consolidação do automóvel no Brasil, ligada à redução do IPI para carro de mil cilindradas, que passou de uma alíquota de 20 para 0,1%. Com base nos dados da Anfavea, é possível verificar os tributos relacionados aos automóveis de mil cilindradas, tais como IPI, ICMS, PIS/CONFINS. Em relação ao IPI, a alíquota de

0,1%, em 1993, chegou a 13%, em 1997, diminuindo paulatinamente até 7%, em 2004, quando em 2008, em decorrência da crise financeira internacional chegou a 0%, evoluindo até 7% em 2012. Em relação ao ICMS, verifica-se que de 1993 a 2012 não houve alteração, ficando no patamar de 12%. Já em relação ao PIS/Cofins, este passou de 2,65% de 1993 até 1998, quando passa para 3,65% de 1999 a 2001; na sequência, em 2002, eleva-se para 8,26% até 2004, quando passa para 11,6%, permanecendo até 2012. Esses tributos vinculados aos automóveis de até mil cilindradas, de 1993 a 2012, influenciaram na participação do preço final abaixo, em comparação aos outros segmentos de automóveis. Em média, de 1993 a 2012, a participação desses impostos no preço final dos automóveis de 1000 cm<sup>3</sup> foi de aproximadamente 24%, sendo neste mesmo período, a participação desses impostos no preço de automóveis de mais de 1000 cm<sup>3</sup> (gasolina) foi cerca de 30,8%. Já a participação desses impostos no preço de automóveis de mais 1000 cm<sup>3</sup> (etanol), representou 28,7% do total dos preços<sup>67</sup> (Gráfico 9).



**Gráfico 9 – Tributos nos automóveis de 1000 cm<sup>3</sup>, Brasil, 1993-2012.**

Fonte: Anfavea/ Org. Ricardo B. Silva. <http://www.anfavea.com.br/anuario.html>. Acessado em 06/12/2013.

<sup>67</sup><http://www.anfavea.com.br/anuario.html>. Acessado em 06/12/2013.



De forma semelhante ocorreu com as motocicletas, especialmente as de baixa cilindrada – entre 100 e 150 cilindradas (cm<sup>3</sup>) –, pois ganharam mercado não apenas pelos seus preços mais convidativos, mas também devido uma série de facilidades de comprar uma motocicleta zero quilômetro. A montadora japonesa Honda concentrou, em 2012, cerca de 82% da produção de motocicletas, com destaque ao modelo Honda CG 125 FAN e a Honda CG 150 FAN Flex; em 2012, representaram, respectivamente, 15,25 % e 17,09% do total de vendas (Abraciclo, 2013). Em 2014, a motocicleta modelo Honda CG 150 FAN custava em torno de R\$ 6.900,00, podendo ser financiada em até 48 parcelas – sem entrada – em média de R\$ 360 por mês<sup>68</sup>. Sem contar ainda a opção do consórcio, com parcelas que se perdem de vista e juros mais convidativos, podendo parcelar a moto em até 72 vezes de R\$137,50<sup>69</sup>, que vem induzindo uma parcela substancial a comprar as motocicletas.

Além do mais, de acordo com Vasconcellos (2013b, p.13), o governo federal criou dentro dos dois maiores bancos públicos – Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal –, programas específicos de financiamento de motocicletas, com juros mais baixos, sendo que um dos programas tinha uma propaganda que ligava a aquisição da motocicleta à “libertação” da pessoa da necessidade de usar o transporte coletivo.

Somado a estes fatores, é mister compreender a ampliação dos transportes individuais, relacionada com as intensas transformações no mundo do trabalho na sociedade brasileira, a partir da década de 1990. Se na década de 1990 o mundo do trabalho, no contexto brasileiro, conduzido pelo processo de reestruturação produtiva<sup>70</sup>, gerava altos índices de desemprego, aumento nas práticas de subcontratação, do trabalho temporário, da terceirização e da informalidade e refletindo na perda de barganha do poder sindical (CACCIAMALI, 1999, p.1;

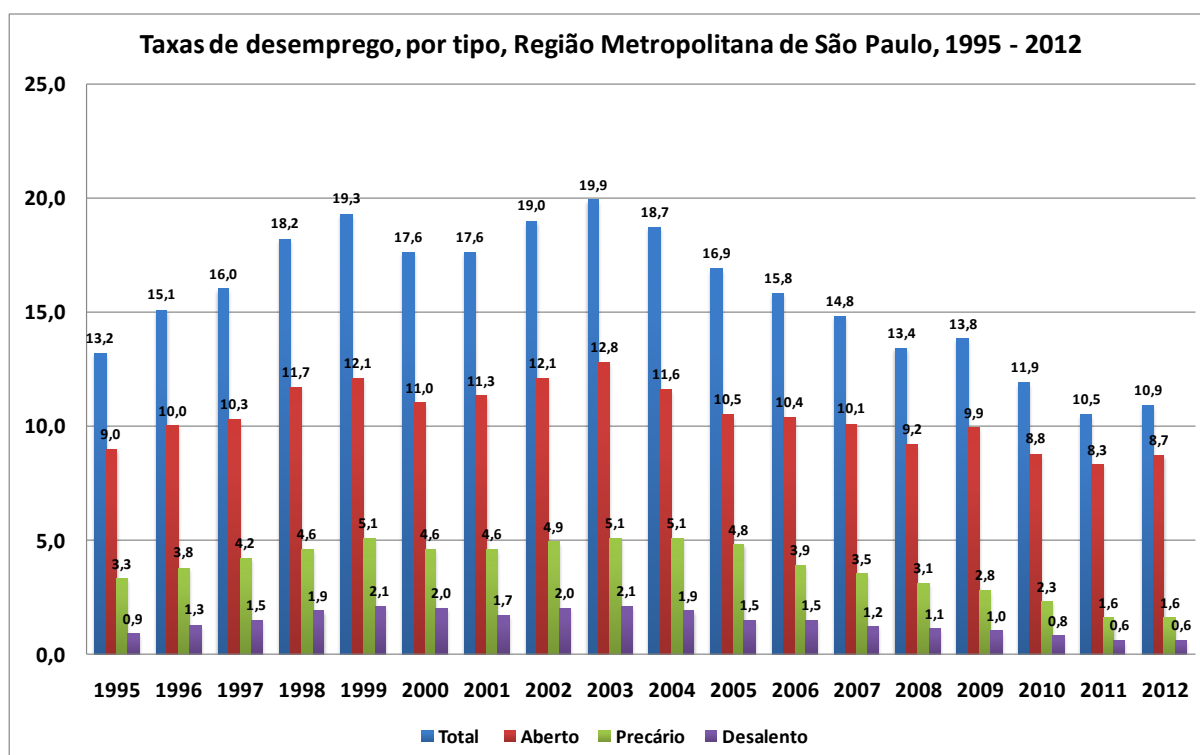
---

<sup>68</sup><http://www.honda.com.br/motos/Paginas/cg-150-fan-esi.aspx>. Último acesso em 18/06/2014.

<sup>69</sup><https://www.conSORCIONACIONALhonda.com.br/Default.aspx>. Último acesso em 18/06/2014.

<sup>70</sup>“A década de 90 inicia-se no Brasil num ambiente de abertura comercial e de recessão econômica. A partir de 1993, o nível da atividade econômica se recupera e no ano seguinte a Administração Itamar Franco implementa um programa de estabilização econômica. Nos anos subsequentes, sob a Administração Cardoso, num contexto de elevadas taxas de juros, de sobrevalorização cambial e de lenta recuperação dos investimentos, o crescimento da atividade econômica é positivo, embora insuficiente para gerar um volume de empregos que seja adequado ao crescimento da população economicamente ativa. É neste pano de fundo que se intensifica o processo de reestruturação produtiva que, entre outros aspectos, incidiu com maior intensidade sobre o setor industrial implicando redução expressiva de mão-de-obra, práticas de subcontratação de produtos e principalmente de serviços, maiores níveis de desemprego e extensão do subemprego”. (CACCIAMALI, 1999, p.1)

ANTUNES, 2003, p.52), revelando a face perversa do “*precário mundo do trabalho*” (ALVES, 2000, p. 240), nos anos 2000 em diante, vários desses elementos persistiram, mas incrementados pela elevação do número dos empregos formais em relação à década anterior. Tanto que, em 1991, existiam 4.749.100 empregos formais na RMSP e, em 2012, esse número passou para 7.608.839, um aumento de 60%. Isso é bem factível quando se observa os dados de desemprego no período citado. Com base nos dados da Fundação Seade, o desemprego total representava 13,2%, em 1995, conhecendo uma tendência de elevação até praticamente 2002, com índice de 19,9% de desemprego na RMSP. Doravante, o índice de desemprego conhece uma tendência de queda que vai perdurar praticamente até 2012, com 10,9% do desemprego total (Gráfico 10).

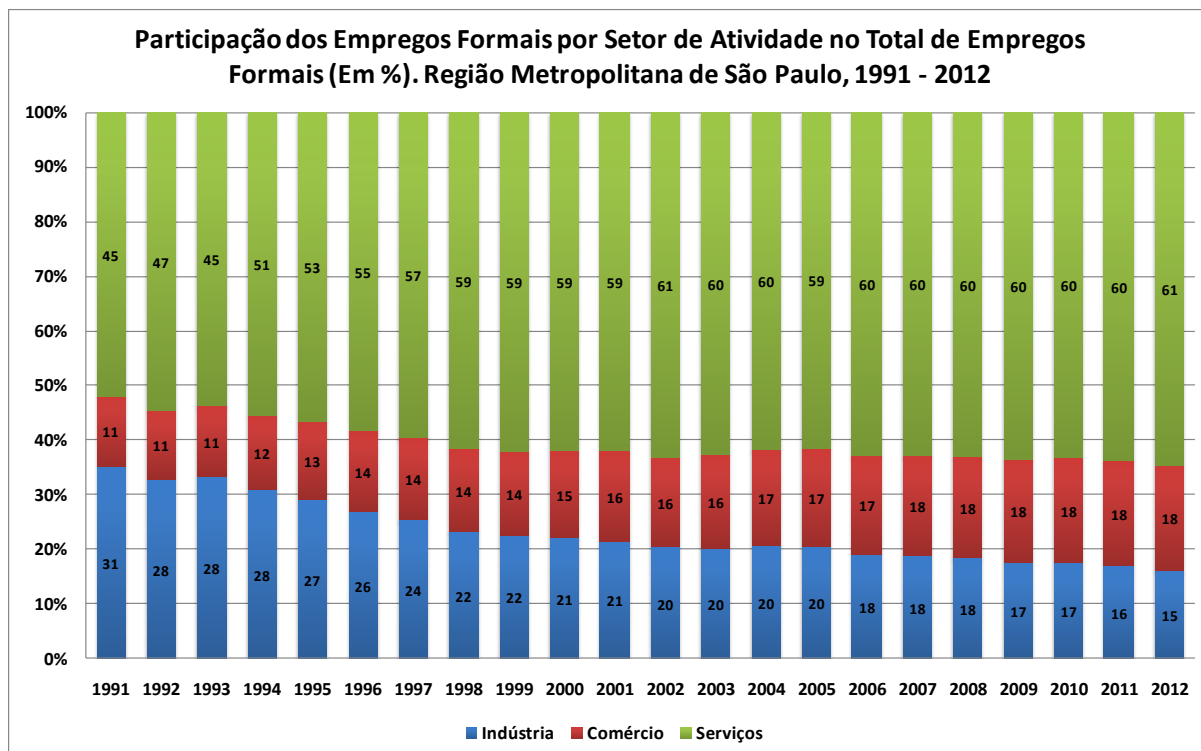


**Gráfico 10 – Taxas de desemprego, por tipo, RMSP, 1995-2012**

Fonte: Seade/ Org. Ricardo B. Silva

Uma segunda constatação importante refere-se ao incremento na participação dos empregos formais no setor de serviços, passando de 45%, em 1991, para 61%, em 2012, crescendo no total de empregos formais no período algo em torno de 115%. A novidade, porém, não é o predomínio desses empregos vinculados ao setor de serviços, mas antes, a diminuição evidente da participação

dos empregos formais na indústria, que em 1991, representava 31% e, em 2012, passou para 15%, diminuindo cerca de 20% no total (Gráfico 10).

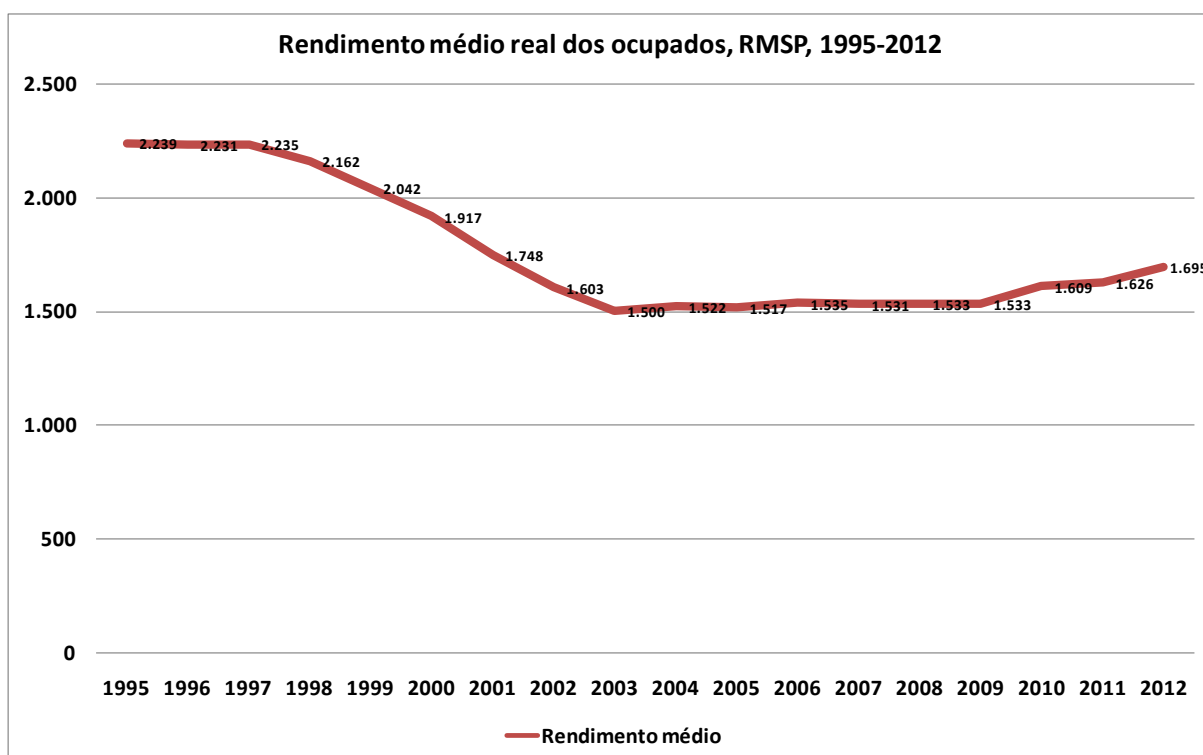


**Gráfico 10 – Participação dos empregos formais por setor de atividade no total de empregos formais (%), RMSP, 1991-2012**

Fonte: Fundação Seade/ Org. Ricardo B. Silva

Outro destaque fundamental liga-se à questão da renda média dos ocupados na RMSP no período supracitado: percebe-se que, em concomitância à elevação do desemprego na década de 1990, verifica-se uma diminuição do rendimento médio real dos ocupados, assalariados e autônomos. Em 1995, a renda média era de 2.339 reais, conhecendo uma tendência de queda até 2003, com 1.500 reais. Entretanto, desse ano em diante a renda média dos ocupados não apresenta uma ampliação; ao contrário, se estabiliza neste patamar até praticamente 2010, quando conhece um pequeno aumento e chega, em 2012, a 1.695 reais. Mas de uma forma geral, a renda média dos ocupados diminuiu em 27,5% no período (Gráfico 11).

Em síntese, nos últimos vinte anos, as condições econômicas relativamente conheceram uma melhora, pois se verifica um aumento dos empregos formais e uma diminuição do desemprego; porém, no que se refere à renda, esse quesito diminuiu no período citado – esse processo indubitavelmente coloca em questão a qualidade do emprego formal no qual os trabalhadores estão se inserindo.

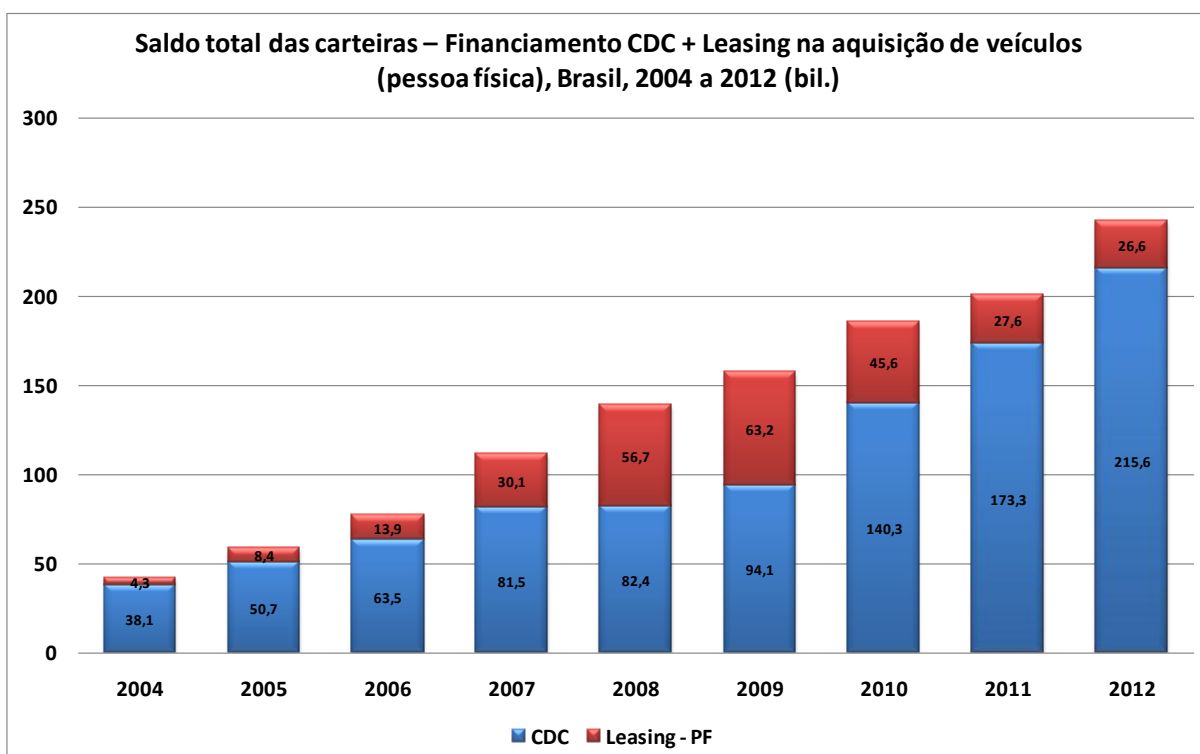


**Gráfico 11 – Rendimento médio real dos ocupados, RMSP, 1995-2012**

Fonte: Fundação Seade/ Org. Ricardo B. Silva

Mas é justamente esse perfil de trabalhador que passará a ampliar o mercado consumidor nos seus mais diversos gêneros, entre eles, os veículos privados. A emergência desses consumidores, que passam a ser nomeados de classe C<sup>71</sup>, revela, na verdade, parte da explicação do maior acesso ao mundo do consumo da classe trabalhadora, num processo estritamente vinculado à ampliação do financiamento e das facilidades de compra de automóveis e motocicletas. De acordo com a ANEF, em 2004, foram liberados 42,4 bilhões de reais em empréstimos de veículos para pessoas físicas, sendo 38,1 bilhões em financiamento em CDC e 4,3 bilhões em *Leasing*. Em 2012, esses valores chegam a 242,2 bilhões de reais, sendo 215,6 bilhões em CDC e 26,6 em *leasing*, um aumento aproximado de 471% (Figura 12).

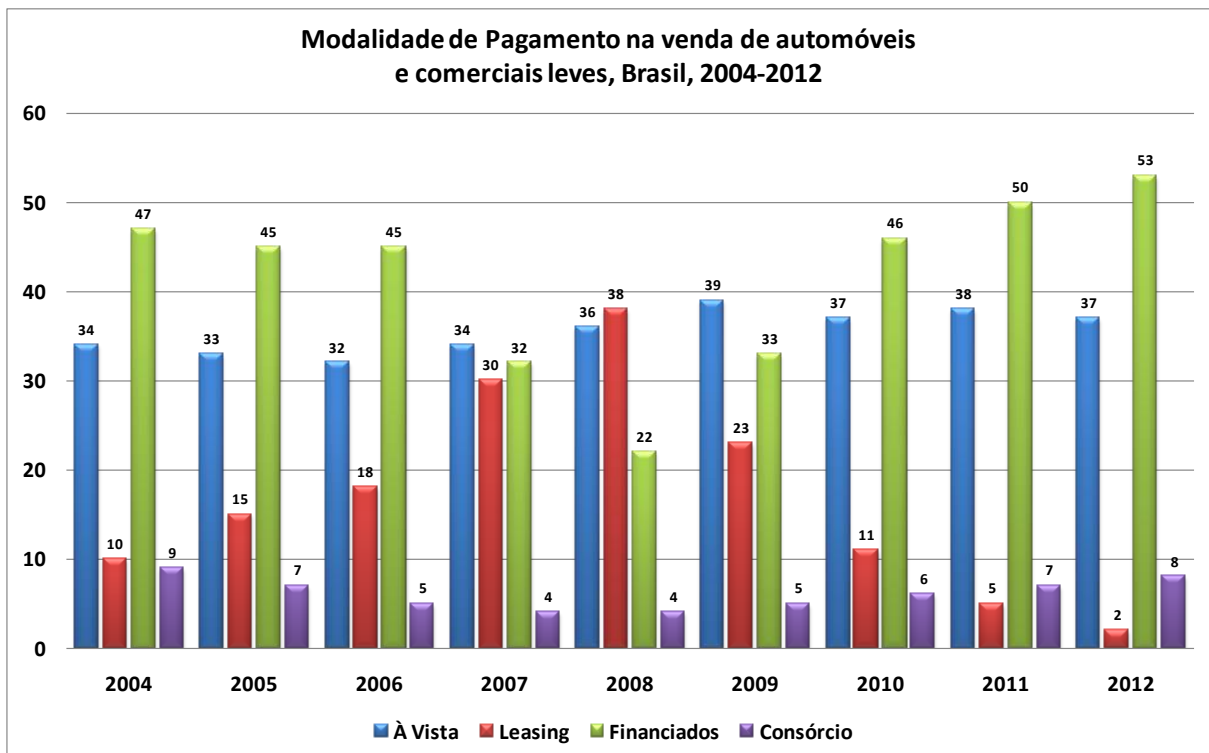
71 A Classe C é uma definição baseada mais pelo viés econômico: “A Classe C é a classe central, abaixo da A e B e acima da D e E. A fim de quantificar as faixas, calculamos a renda domiciliar per capita do trabalho e depois a expressamos em termos equivalentes de renda domiciliar total de todas as fontes. A faixa C central está compreendida entre os R\$ 1064 e os R\$ 4561 a preços de hoje na grande São Paulo” (NERI, 2008, p.5). Este contexto histórico é justamente o momento da ascensão da classe C, onde :“número de brasileiros que ascenderam à classe C chegou a 40,3 milhões entre 2005 e 2011. Com isso, a classe C, em sete anos, passou de 34% para 54% da população, de acordo com o estudo O Observador Brasil 2012”. <http://economia.estadao.com.br/noticias/economia%20geral.mais-de-40-milhoes-entraram-na-classe-c-em-sete-anos,106974,0.htm>. Acessado em 27/09/2012.



**Gráfico 12 – Saldo total das carteiras – financiamento CDC + Leasing na aquisição de veículos (pessoa física), Brasil, 2004-2012.**

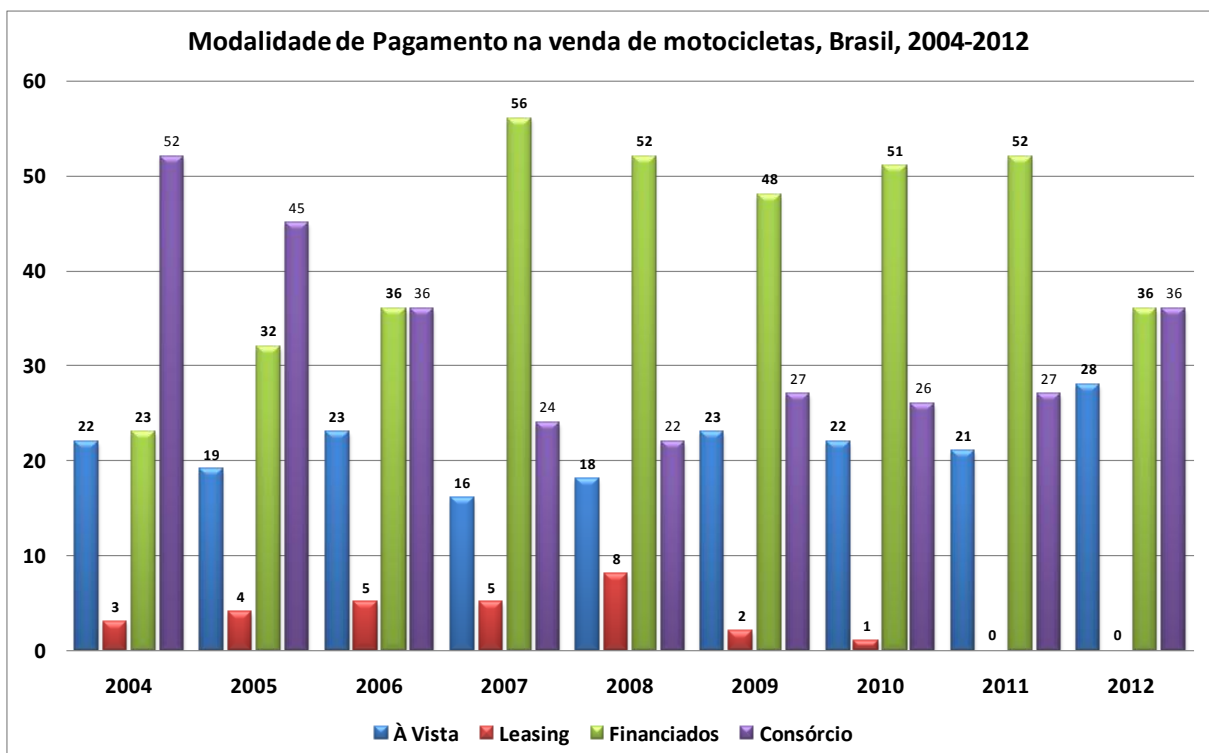
Fonte: ANEF/ Org. Ricardo B. Silva. <http://www.anef.com.br/dados-estatisticos.html>. Último acesso em 03/04/2014.

Segundo a ANEF, na modalidade de pagamento na venda de automóveis verifica-se que, de 2004 a 2012, em média, apenas 35,5% pagam à vista, 64,5% pagam a prestação, com destaque para modalidade financiada, que em média compõe 41% do total (Figura 13). Na compra de motocicleta, a modalidade de pagamento mostra-se de forma semelhante à dos automóveis, porém com maior ênfase ainda no financiamento (Figura 14). De 2004 a 2012, em média, apenas 21,3% pagam à vista, sendo que 78,7% pagam em prestações, com destaque para a modalidade financiada com 42,8% .



**Gráfico 13 – Modalidade de pagamento na venda de automóveis e comerciais leves, Brasil, 2004-2012.**

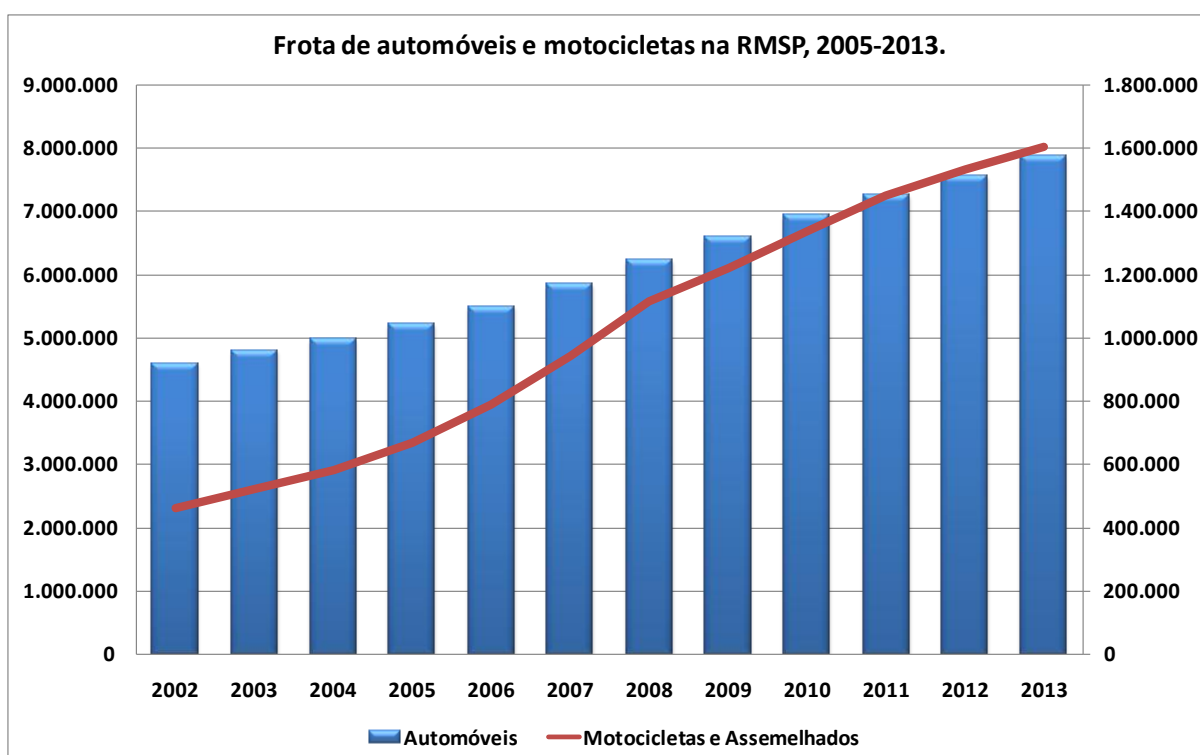
Fonte: ANEF/ Org. Ricardo B. Silva. <http://www.anef.com.br/dados-estatisticos.html>. Último acesso em 03/04/2014.



**Gráfico 14 – Modalidade de pagamento na venda de motocicletas, Brasil, 2004-2012.**

Fonte: ANEF/ Org. Ricardo B. Silva. <http://www.anef.com.br/dados-estatisticos.html>. Último acesso em 03/04/2014.

Esse processo é evidenciado com o aumento considerável da frota de automóveis e motocicletas na RMSP. Em 2002, a frota de automóveis na RMSP era de 4,6 milhões e a de motocicleta no mesmo período era de 459 mil. Em 2013, a frota de automóveis subiu para aproximadamente 7,8 milhões, representando um crescimento de cerca de 69 % no período; já a frota de motocicletas cresceu para 1,6 milhões, um aumento aproximado de 248,5% (Figura 15).



**Gráfico 15 – Frota de automóveis e motocicletas na RMSP, 2005-2011**

Fonte: Fundação Seade / Org. Ricardo B. Silva

Assim, o crescimento exponencial da frota de automóveis e motocicletas em São Paulo, que esta pesquisa sugere, portanto, vincula-se à novidade histórica da classe mais popular buscar sistematicamente uma saída individual ao transporte coletivo extremamente precário. O contexto da década de 1990 caracteriza-se pelo crescimento cada vez mais regional da metrópole paulistana, colocando lado a lado os bairros pobres junto a condomínios fechados de alto padrão, que aliada à popularização do automóvel e da motocicleta vem definindo novas fronteiras do transporte individual para as áreas periféricas de São Paulo, reiterando o modelo rodoviário, de forma mais abrangente, sem restrição de classes sociais, que denomino de modelo autoviário.

Destarte, é diante de um modelo rodoviário urbano que empurra e emperra a metrópole apinhada de carros, congestionada, poluída e perigosa, sob a batuta de um transporte coletivo ineficiente, mal distribuído pelo espaço e marcado pela precariedade, riscos, desconfortos e alto preço, ou mesmo, pela dificuldade, alto custo e insegurança. Entrementes, é indubitável que a novidade advém do fato do transporte individual passar a ser uma alternativa sistemática das classes mais populares em relação ao transporte coletivo, redefinindo novas práticas socioespaciais a partir de uma nova relação espaço-tempo, intensidade de circulação e condições de mobilidade e acessibilidade, acentuando os constrangimentos do conjunto da sociedade e colocando a metrópole em uma condição limite de vulnerabilidade.



## II. PARTE

# Mobilidade e Transportes

*“Isto me vem à cabeça, ao ver estes velhos carros, talvez os últimos do grande sonho brasileiro. Logo depois do Notável Congestionamento, as fábricas foram fechadas e milhares de pessoas ficaram nas ruas” (Ignácio de Loyola Brandão, Não Verás Pais Nenhum).*

*“Era o rodo cotidiano  
Espaço é curto quase um curral  
Na mochila amassada uma quentinha abafada  
Meu troco é pouco, é quase nada [...]  
Não se anda por onde gosta  
Mas por aqui não tem jeito, todo mundo se encosta [...]  
Sou mais um no Brasil da Central  
Da minhoca de metal que corta as ruas  
Da minhoca de metal  
É... como um concorde apressado cheio de força  
Que voa, voa mais pesado que o ar  
E o avião, o avião, o avião do trabalhador” (O Rappa, Roda Cotidiano)*

*“Meu amor  
O que você faria se só te restasse um dia?  
Se o mundo fosse acabar  
Me diz o que você faria  
la manter sua agenda  
De almoço, hora, apatia  
Ou esperar os seus amigos  
Na sua sala vazia [...]a  
Corria prum shopping center  
Ou para uma academia  
Pra se esquecer que não dá tempo  
Pro tempo que já se perdia [...]  
Abria a porta do hospício  
Trancava a da delegacia  
Dinamitava o meu carro  
Parava o tráfego e ria  
Meu amor [...]” (Paulinho Moska, O que você faria)*

### 3. Capítulo – Mobilidade como Recurso

#### 3.1. Mobilidade Diferencial: construção da via única e a ideologia do transporte individual

É mais um dia na metrópole de São Paulo, carros enfileirados se perdem de vista, motoristas exasperados disputam palmo a palmo centímetros no asfalto. Pessoas que nunca se viram, odeiam-se, xingam uns aos outros e, no limite, vão às vias de fato. Paranoicos, os motoristas vão em vão num pare e anda incessante na esperança de simplesmente chegar ao seu destino. Essa esperança é compartilhada diariamente por outros tantos motoristas numa região metropolitana como a de São Paulo, que possui uma frota superior a 7 milhões de automóveis, onde, somente na capital, a cada hora chegam às ruas e avenidas 92 novos automóveis: mais de 2 mil são emplacados por dia e mais de 800 mil por ano<sup>72</sup>.

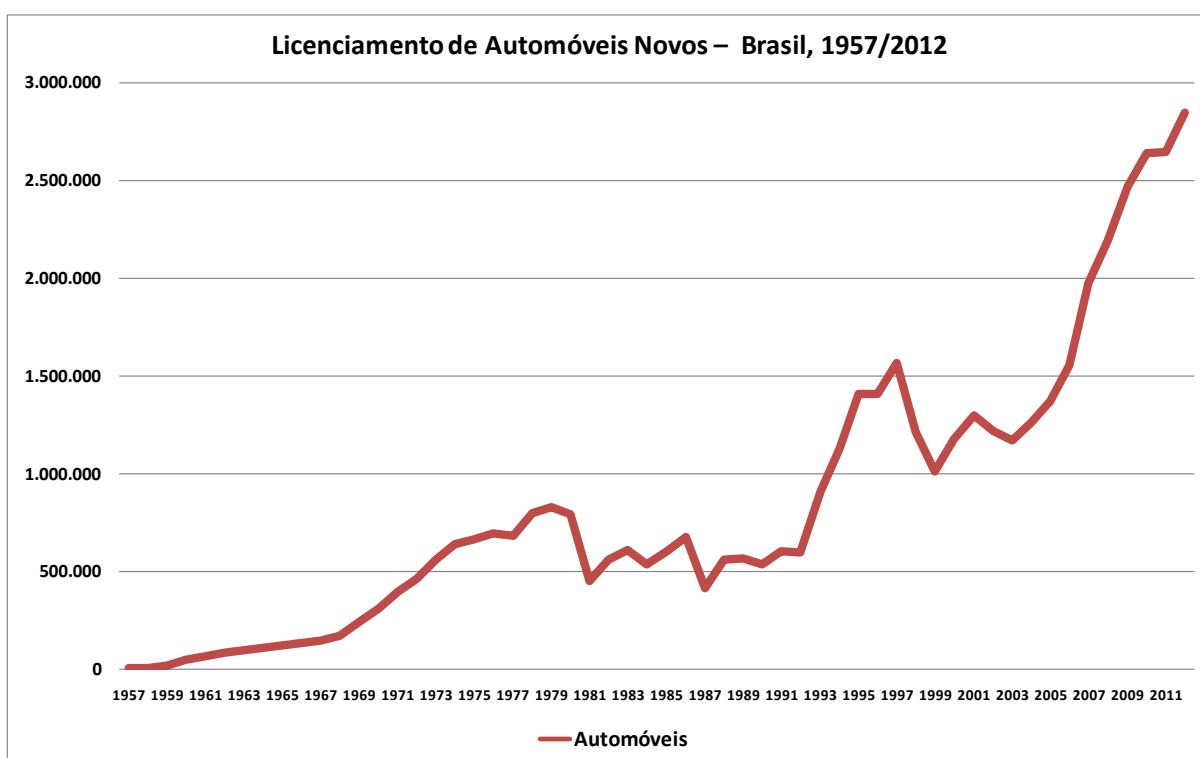
A mobilidade das pessoas na atualidade – cada vez mais vinculada ao transporte individual motorizado, a partir da popularização do automóvel e da motocicleta no contexto brasileiro – relaciona-se à lógica da mobilidade pensada como um recurso. E, como um recurso, está disponível no mercado e, por conseguinte, sua aquisição torna-se uma verdadeira meta para um número cada vez maior de pessoas. Mas levando em consideração uma sociedade desigual como a brasileira, nem todos podem comprar esta mercadoria ou mesmo usá-la da forma que consideram mais adequadas. Não por acaso que, para T. Cresswell, a *“mobilidade é um dos recursos principais da vida no século XXI e que é a distribuição diferencial deste recurso que produz algumas das diferenças mais marcantes da actualidade (sic)”* (CRESSWELL, 2009, p.27), isso porque a *“mobilidade é um recurso que é acedido de forma diferenciada. A velocidade de uma pessoa é a lentidão de outra. Uns movem-se de tal modo que fazem com que outros permaneçam fixos no lugar”* (Ibid., p.25).

O entendimento da mobilidade, enquanto recurso como uma realidade premente no contexto brasileiro, remete à chegada das indústrias transnacionais do setor automobilístico no final da década de 1950. Neste momento, a massificação do automóvel torna-se factível com base na evolução da produção dos automóveis,

---

<sup>72</sup><http://epocaopaulo.globo.com/vida-urbana/os-desafios-de-haddad/>. Último acesso em 18/06/2014.

apoiada na promessa à classe média de um tipo de mobilidade diferenciada em relação à classe trabalhadora, que deveria ficar sucumbida a longas jornadas em transportes coletivos de péssima qualidade. De acordo com os dados da ANFAVEA, no que concerne ao licenciamento de automóveis, é possível verificar um intenso crescimento de um período de 1957 a 2012. Em 1957, foram licenciados 1.172 automóveis. Em 1973, é a primeira vez que se licencia mais de meio milhão de automóveis, atingindo a marca de 557.692. Mas é justamente no contexto da popularização dos automóveis que, em 1994, pela primeira vez é ultrapassada a casa de 1 milhão de automóveis licenciados, com exatamente 1.127.673. Em 2008, período de crise econômica mundial, é a primeira vez que se avança a casa dos 2 milhões de automóveis licenciados, com 2.193.277. Em 2012, já beirando a casa dos 3 milhões de automóveis licenciados, chegou-se a 2.851.540 (ANFAVEA, 2013) (Gráfico 16).



**Gráfico 16 – Licenciamento de automóveis novos, Brasil, 1975-2012**

Fonte: ANFAVEA, 2013/ Org. Ricardo B. Silva

Analisando o crescimento por década, foi justamente nas décadas de 1960 a 1970 que se conheceu maior crescimento, com cerca de 412%. Nas décadas de 1970 a 1980, verifica-se um crescimento de 257%. De 1980 a 1990, conhece-se um declínio dos licenciamentos dos automóveis de 32%. Na década de 1990 a 2000, o

licenciamento de automóveis apresenta uma guinada para 221% e, na década de 2000 a 2010, um crescimento de 125% (ANFAVEA, 2013). Não é por acaso que o Brasil figura como um dos maiores produtores de veículos automotores do mundo, sendo o 7º maior produtor mundial, em 2012, atrás apenas da Índia, Coréia do Sul, Alemanha, Japão, Estados Unidos e China (ANFAVEA, 2013).

Na verdade, o projeto das elites, que visava motorizar a população brasileira sagrou-se vitorioso (VASCONCELLOS, 2013, p.269). No que se refere aos automóveis, sua massificação embalou-se por uma ideologia que trazia em seu bojo uma promessa irrealizável: que era aquela de dotar a classe média e alta o livre privilégio da velocidade, em detrimento da classe mais popular, lenta e submetida à condição precária dos transportes coletivos. Brilhantemente, Andre Gorz já criticava essa promessa, ainda na década de 1970, a qual julgava reproduzir um modelo de vida urbano insustentável. Num contexto onde a crítica ambientalista não estava afiada em combater os malefícios do uso generalizado do automóvel, este autor criticava o que denominou de “*ideologia social do automóvel*”(GORZ, 2010). Doravante, A. Gorz compreendia essa condição e refletia assim:

*Ora, por que razão o que é perfeitamente evidente para as praias não é comumente admitido para os transportes? Um carro, assim como uma casa na praia, não ocupa um espaço raro? Ele não rouba as ruas dos outros usuários (pedestres, ciclistas, usuários de trens urbanos ou de ônibus)? Ele não perde o valor de uso quando todo mundo põe seus carros nas ruas? E, no entanto, sobram demagogos que afirmam que cada família tem direito a pelo menos um carro, e que cabe ao “Estado” dar um jeito para que cada um possa estacionar à vontade, andar à vontade na cidade, e, ao mesmo tempo que os outros, partir a 150 quilômetros por hora nas estradas durante o fim de semana ou nas férias.” (GORZ, 2010, p.39).*

A. Gorz se pergunta como essa condição – que se apresenta como uma demagogia evidente – esconde o fato de que o automóvel é um bem privativo traduzido como um luxo antissocial (GORZ, 2010, p.40). Para este autor, essa resposta deve ser procurada em pelo menos dois aspectos do sistema automobilístico, sendo a primeira delas assim refletida:

*O sistema automobilístico de massa materializa um triunfo absoluto da ideologia burguesa no nível da prática cotidiana: ele funda e mantém em cada um a crença ilusória de que cada indivíduo pode prevalecer e ter vantagens às custas de todos. O egoísmo agressivo e cruel do motorista que, a cada*

*minuto, assassina simbolicamente “os outros”, identificados por ele apenas como incômodos materiais e obstáculos à velocidade (Idem, p. 40).*

A segunda colocação de Gorz refere-se à discussão desse objeto de luxo, contraditoriamente, desvalorizando-se pela sua própria difusão:

*O automóvel oferece o exemplo contraditório de um objeto de luxo que foi desvalorizado pela sua própria difusão. Mas essa desvalorização prática ainda não causou sua desvalorização ideológica: o mito da aprovação e da vantagem do carro persiste, mesmo que os transportes coletivos, se generalizados, viessem a demonstrar uma evidente superioridade. A persistência desse mito se explica facilmente: a generalização do sistema automobilístico individual pôs de lado os transportes coletivos, modificou o urbanismo e o habitat, e transferiu para o carro as funções que sua própria difusão tornou necessárias (Idem, p. 40).*

Mas antes dele, ainda na década de 1950, o francês R. Barthes, no livro *Mitologias*, criticava a sociedade burguesa que se assoberbava nos mitos contemporâneos que iam desde filmes, brinquedos até automóveis. Neste ponto específico, escreve um artigo sobre o novo Citroën, e logo no primeiro parágrafo assevera:

*Creio ser o automóvel hoje em dia o equivalente bastante exato das grandes catedrais góticas: refiro-me a uma grande criação de época, concebida apaixonadamente por artistas desconhecidos, consumida por sua imagem, mais que seu uso, por um povo inteiro que se apropria através dela de um objeto absolutamente mágico (BARTHES, 2009, p.152).*

É neste sentido que a posse em si de um automóvel, em especial, garante ao seu proprietário *status* e reconhecimento social. Jane Jacobs, relatando esta importância no contexto estadunidense, crítica: “o sentido da vida é produzir e consumir automóveis” (JACOBS, 2007, p.412). Ainda a respeito deste país, na sua relação com o automóvel, Celson Ferrari citando Lewis Mumford, relata: “o automóvel transformou-se na ‘vaca sagrada da religião americana’ que sacrificou a cidade em holocausto ao deus ‘automóvel’” (FERRARI, 1977, p.550).

É assim que cidades inteiras como Los Angeles, Detroit, Houston, Trappes ou mesmo Bruxelas, para Gorz, transformaram-se em cidades-estradas que foram modeladas em razão dos automóveis e em detrimento dos transportes coletivos e não-motorizados; dessa forma:

*ninguém realmente tem escolha: não se é livre para ter ou não um carro já que o universo suburbano é agenciado em função dele – assim como, cada vez mais, também o universo urbano [...] Vazias, estilhaçadas, ao longo de ruas esvaziadas em que se alinham pavilhões todos iguaizinhos e onde a paisagem (desértica) urbana significa: ‘estas ruas são feitas para andar tão rapidamente quanto possível do local de trabalho para o domicílio, e vice-versa. Passa-se por elas, mas não se fica nelas’ (GORZ 2010, p.45).*

No Brasil, a ideologia social do automóvel se fazia presente, especialmente, no final da década de 1960, quando da chegada das indústrias transnacionais, visando produzir em massa para uma classe média sedenta ao consumo desse sonho de liberdade. Em São Paulo, a metrópole que se despontava precisava se modificar para dar conta dessa nova realidade. As áreas verdes e os rios dariam lugar às avenidas e vias expressas, as ruas e esquinas cheias de gente e encontros se esvaziariam para o carro passar. A cidade cinza, assim, despontaria motorizada, poluída, barulhenta, mais veloz, com pressa e sem tempo.

Entrementes, todos ganharam com isso: enquanto de carro chegava-se mais rápido, de ônibus as empresas lucravam com percursos mais longos e mais cheios. Todos estavam satisfeitos com essa condição, menos a classe trabalhadora. Porém, a massificação dos carros à classe média não supria mais as necessidades de reprodução ampliada das indústrias automobilísticas e da indústria do petróleo. Era necessário expandir as fronteiras para outras classes. André Gorz já previa a popularização dos carros, nestas bases:

*Não restava senão levar o povo a andar de carro. Provavelmente, nem foi necessário muito esforço para isso: só se precisou, pela fabricação em série, e em cadeia de montagem, abaixar suficientemente o preço dos carros; as pessoas iriam correndo comprá-los. E elas realmente foram, sem se dar conta de que eram forçadas a isso. O que lhes prometia a indústria automobilística? Simplesmente isso: ‘você também, daqui para frente, terá o privilégio de andar, como os senhores e os burgueses, mais rápido que todo mundo. Na sociedade do automóvel, o privilégio da elite está bem ao seu alcance’ (GORZ, 2010, p.42).*

Ou seja, esse processo previsto por Gorz vai de encontro à popularização da motorização individual no Brasil a partir da década de 1990, produto, antes de tudo, dos anseios da reprodução ampliada do capital das empresas multinacionais do setor automobilístico. Esse processo, calcado num sistema ideológico onde a publicidade e a informação se postam a serviço do mercado, e onde a *produção do consumidor* precede a própria produção de mercadorias, assim explicitado por Milton

Santos, “as empresas hegemônicas produzem o consumidor antes de produzir os produtos. Um dado essencial do entendimento do consumo é que a produção do consumidor, hoje, precede à produção dos bens e dos serviços” (SANTOS, 2003a, p.48).

É neste sentido que o marketing e a propaganda foram o motor dessa ideologia social do automóvel, onde a posse deste em si mesmo garante *status* e reconhecimento social. A este respeito, analisando uma campanha publicitária – vinculada na TV aberta, do Fiat Bravo – é bem incisiva nesta questão (Figura 11). Um homem bem vestido no escritório tenta atender ao telefone mas não consegue, pois sua mão, sem nenhum motivo aparente, começa a desaparecer. É o início de sua invisibilidade. Aos gritos ele corre do escritório até o estacionamento, onde entra no Fiat Bravo, voltando assim a sua condição corpórea normal. Depois disso, sai pela cidade e todo mundo passa a reparar a sua presença. Por fim, acompanhado de uma linda mulher em um restaurante, o *maître* dispara: “*Estava sumido, hein?*”; na sequência o locutor diz: “*Se você anda sumido porque tem um carro que não diz nada, tá na hora de aparecer. Ainda bem que existe o Bravo: Moderno, elegante e ousado como você sempre quis*”<sup>73</sup>.



**Figura 11 – Propaganda Fiat Bravo – Você com tudo**

Fonte: [http://www.youtube.com/watch?v=7y7l4wFf9\\_w](http://www.youtube.com/watch?v=7y7l4wFf9_w). Acessado em 27/09/2012.

<sup>73</sup> [http://www.youtube.com/watch?v=7y7l4wFf9\\_w](http://www.youtube.com/watch?v=7y7l4wFf9_w). Acessado em 27/09/2012.

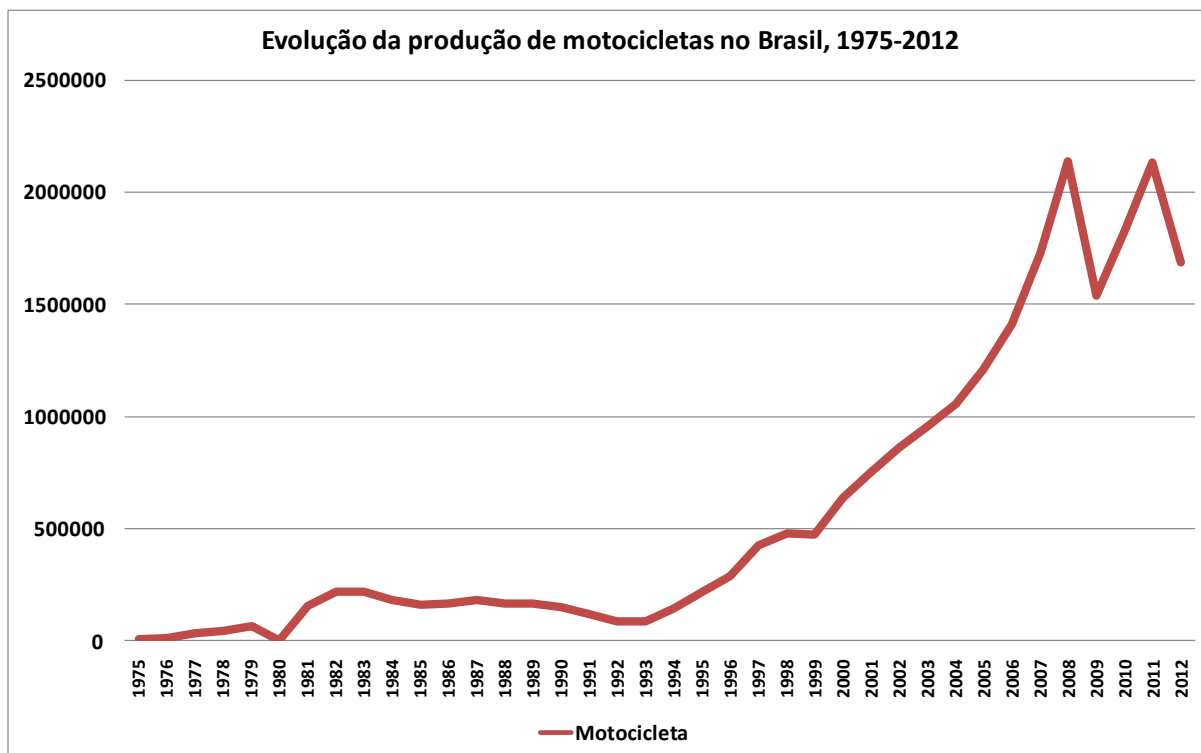
Ou seja, a mensagem que a propaganda fornece é que a existência do ser está vinculada ao fato de possuir um carro, neste caso em específico, o Fiat Bravo. Mais do que isto, a compra do automóvel remete menos a um objeto de necessidade do que de desejo, torna-se cada vez mais uma obsessão. Essa obsessão no contexto brasileiro trouxe consigo problemas urbanos, de acordo com Scarlato:

*O automóvel [...] Tornou-se cada vez mais um fator de status e ao mesmo tempo um dos grandes inimigos do homem urbano. É hoje um dos grandes instrumentos de violência urbana. A quantidade de mortes por atropelamento, desastre, cresce adoidadamente em São Paulo. A luta entre o homem e o automóvel na cidade tende a crescer cada vez mais. Se de um lado o automóvel aproximou os espaços, ao mesmo tempo separou os homens nas cidades (SCARLATO, 1981, p.95).*

No que se refere às motocicletas, percebem-se estratégias semelhantes. Esse veículo, até a década de 90, associado às classes médias e altas, e à liberdade de jovens aventureiros, seria transformada, paulatinamente, em uma solução para o transporte coletivo precário. De uma forma geral, pode-se aferir que seu processo de massificação vincula-se à instalação de grandes montadoras na Zona Franca de Manaus, de 1994 em diante, que passaria a impulsionar a produção e as vendas de motocicletas no mercado interno brasileiro. Esta assertiva pode ser corroborada a partir dos dados da ABRACICLO (2013), pois se verifica que, em 1975, foram produzidas 5.220 motocicletas; cinco anos depois, em 1980, a produção vai ultrapassar a marca das 100 mil motocicletas vendidas, exatamente 125 mil unidades. Nesse último período, a produção de motocicleta encontrou um pico de 219 mil unidades, decaindo até a década de 1990 com 146.735 motocicletas. A tendência de queda na produção adentrou os primeiros anos da década de 1990 até 1993, com 83.458 motocicletas produzidas. E é justamente no contexto de popularização das motocicletas, em 1994, que a curva de crescimento vai a zênite, passando de 141.140 motocicletas produzidas para 634.984 motocicletas nos anos 2000. Em 2004, pela primeira vez se alcança a marca acima de 1 milhão de motocicletas produzidas, com exatamente 1.057.333 unidades. Esse crescimento vai até os anos de 2008, com 2.140.907 motocicletas produzidas. Doravante, a produção conhece um declínio abrupto para o ano seguinte, com 1.539.473 motocicletas produzidas. A partir de então, volta a crescer alcançando uma marca



de 2.136.891 motocicletas, em 2011, declinando novamente em patamares de 2009, com 1.690.187 motocicletas produzidas em 2012 (Gráfico 17).



**Gráfico 17 – Evolução da produção de motocicleta no Brasil, 1975-2012.**

Fonte: Abraciclo, 2013/ Org. Ricardo B. Silva

Esse intenso crescimento da produção de motocicletas esteve relacionado a uma temerária política que apregoa a libertação dos pobres dos transportes coletivos (VASCONCELLOS, 2013, p.140). O mercado publicitário embarcou nesta toada vendendo a falsa ideia de que a motocicleta seria a alternativa ao transporte coletivo aos mais pobres. Um exemplo é o anúncio da *Dafra Motos* – que realizou uma campanha publicitária, em 2009, protagonizada pelo famoso ator brasileiro Wagner Moura – e que é revelador neste sentido (Figura 12). A propaganda começa num campo aberto, lembrando um campo de batalha medieval, onde de um lado concentra-se uma multidão e, de outro, as motocicletas apostas à batalha. No meio, o ator começa a relatar que teve sonho em que cada brasileiro pudesse ir e vir como e quando quisesse. Ou seja, utilizando frase historicamente relacionada à liberdade e ao preconceito, como por exemplo, “*I have a dream*” de Martin Luther King, sublinha a possibilidade dos mais pobres resolverem individualmente seu problema de transporte em detrimento das questões coletivas, e diz: “*A Dafra é feita para você*

*Paulo, que tem tecnologia, design, preço justo. O Rafa não quer pagar a mesma coisa pegando ônibus. Daniele, você que queria estar em três lugares ao mesmo tempo [...] você, Aldo, que sempre quis pegar a estrada, a hora é essa, chega de depender dos outros”<sup>74</sup>.*



**Figura 12 – Propaganda Dafra Motos – Você por cima**

Fonte: <http://www.youtube.com/watch?v=Dps3V7hLa1w>. Acessado em 27/09/2012

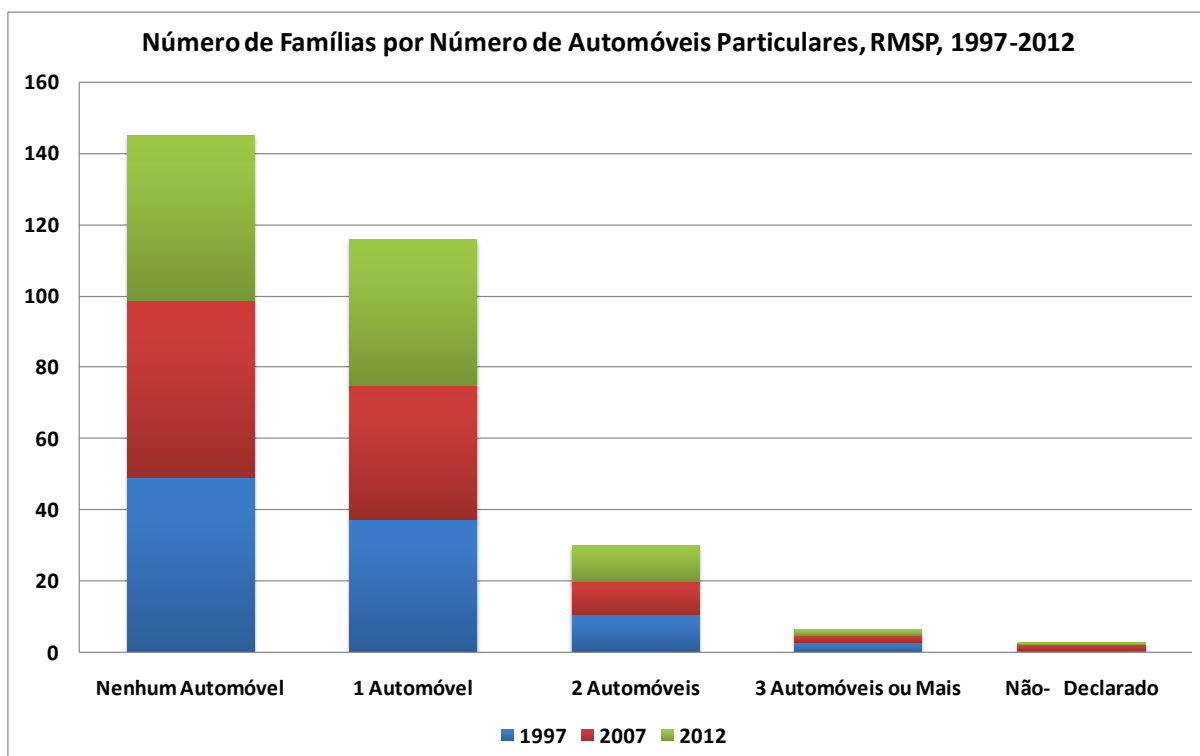
E diante do discurso da necessidade dos automóveis ou da facilidade de se adquirir motocicletas como alternativa generalizada ao transporte coletivo, a mensagem embutida era que o problema da mobilidade seria um problema do indivíduo. Era o indivíduo quem deveria resolver seu problema de mobilidade. Destarte, a mobilidade era apenas uma questão de mercado, portanto, a resolução desse problema vinculava-se à vontade do indivíduo em comprar seu próprio meio de transporte. Na verdade, esse discurso tipicamente neoliberal estendeu-se às outras instâncias sociais onde o indivíduo, desencantado com o Estado, passa a pagar por sua mobilidade, por sua saúde, educação, segurança, etc. Esse foi o discurso irresponsável e, como vimos, uma parte substancial da população embarcou nesta ideologia.

Com base na pesquisa Origem e Destino do Metrô, é possível verificar esta tendência, pois levando em consideração as famílias por número de automóveis particulares, em 1997, verifica-se que 49% delas não possuíam nenhum automóvel, já em 2012, essa proporção chega a 46% do total. Em relação às famílias que possuem 1 automóvel particular, constata-se que, em 1997, 37% das famílias tinham

---

<sup>74</sup><http://www.youtube.com/watch?v=Dps3V7hLa1w>. Acessado em 27/09/2012

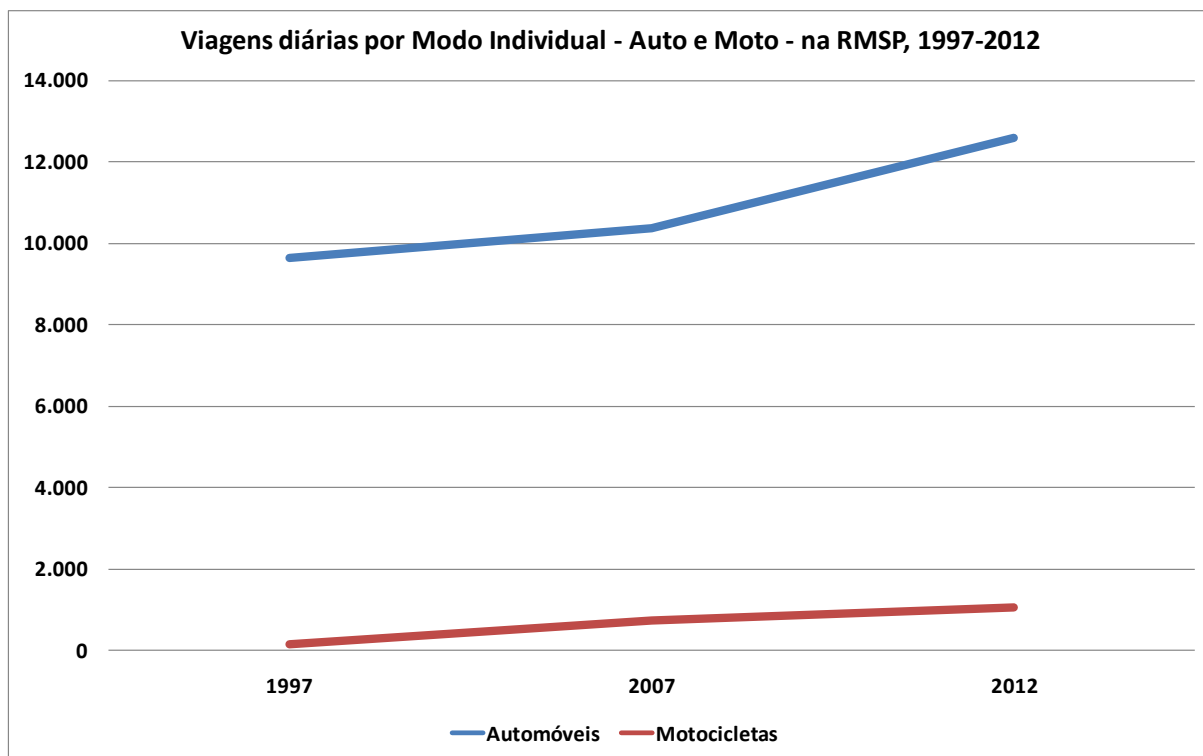
1 automóvel; em 2012, 41% delas possui 1 automóvel. Já as famílias com mais de 2 automóveis ficaram praticamente estáveis entre 1997 e 2012, passando, respectivamente, de 10,4% para 10 %. Porém, as famílias com mais de 3 automóveis conheceram uma diminuição um pouco mais evidente, de 2,8%, em 1997, para 1,7%, em 2012 (Metrô, 2007, 2012) (Gráfico 18).



**Gráfico 18 – Número de famílias por número de automóveis particulares, RMSP, 1997-2012**  
 Fonte: Metrô, 1997, 2007, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Em relação às viagens diárias realizadas por automóveis, em 1997, eram de 9,6 milhões de automóveis, equivalentes a 47% do total. Em 2007, essas viagens se ampliam para 10,3 milhões de viagens diárias, mas proporcionalmente diminuem para 41% do total. Em 2012, as viagens diárias por automóveis crescem para 12,6 milhões, diminuindo ainda mais para 37%. Ou seja, mesmo com uma diminuição relativa das viagens diárias de 2007 em diante, verifica-se uma evolução absoluta de 64%. Em relação às viagens diárias por motocicletas, verifica-se que em 1997 elas eram cerca de 146 mil, representando 0,7%. Em 2007, as viagens diárias por motocicletas chegaram a 721 mil, cerca de 2,9%. Em 2012, é a primeira vez que se ultrapassa a marca de um milhão de viagens diárias, com 1.045 delas, representando 3% do total (Metrô, 1997, 2007, 2012). Ou seja, a maioria das viagens diárias por modo individual é realizada por automóveis, mas as viagens de

motocicletas vêm conhecendo um intenso crescimento do período listado, representando uma evolução de 477% (Metrô, 1997, 2007, 2012) (Gráfico 19).

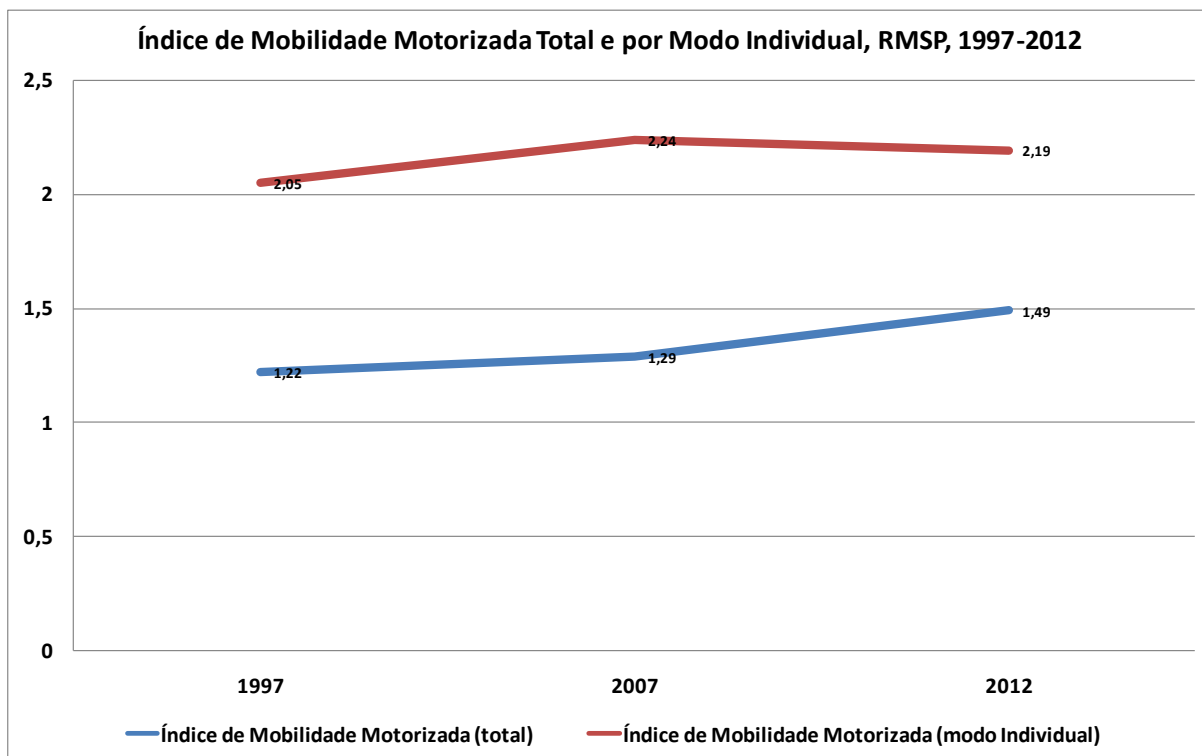


**Gráfico 19 – Viagens diárias por modo individual, auto e moto, RMSP, 1997-2012.**

Fonte: Metrô, 1987, 1997, 2007, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Porém, esse aumento do modo individual motorizado não vem se traduzindo num aumento do índice de mobilidade motorizada, menos ainda no que se refere ao índice de mobilidade motorizada por modo individual. Em 1997, o índice de mobilidade motorizada foi de 1,22 viagens diárias, sendo que o índice de mobilidade motorizada por modo individual ficou em 2,05 viagens diárias. Em 2007, o índice de mobilidade motorizada subiu para 1,29 viagens diárias e o índice de mobilidade motorizada por modo individual ampliou-se para 2,24. Em 2012, o índice de mobilidade motorizada ampliou-se para 1,49 viagens diárias, porém o índice de mobilidade motorizada por modo individual diminuiu para 2,19 viagens diárias. Ou seja, apesar da ampliação das viagens por modo individual, constata-se uma diminuição do índice de mobilidade motorizada por modo individual, o que pode significar que parte da população tem sacrificado alguns destinos diários, provavelmente relacionado ao aumento dos congestionamentos e, em

consequência, ao tempo perdido no trânsito e aos problemas urbanos daí decorrentes<sup>75</sup> (Gráfico 20).



**Gráfico 20 – Índice de mobilidade motorizada total e por modo individual, RMSP, 1997-2012.**  
Fonte: Metrô, 2007, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

É neste sentido que o Estado fez um esforço significativo para a ampliação do sistema viário principal. De acordo com o estudo de Marques e Bichir, de 1978 a 1999 foram gastos cerca de 4,8 bilhões de reais em obras viárias no município de São Paulo, sendo que de 1989 a 1999 foram gastos algo em torno de 1,4 bilhões de reais, o que corresponde aproximadamente 30% do total (MARQUES e BICHIR, 2001, p.65). Ainda segundo estes autores foram gastos algo em torno de 13% do orçamento municipal, sendo que, em 1993, alcançou-se o percentual de 27% (Ibid.,p.60). Já segundo Izidoro (2010), nos anos 2000 a pressão por infraestrutura relacionada ao sistema viário ampliou-se e consumiu cerca de 13,5 bilhões de reais em apenas dez principais obras viárias na grande São Paulo, sendo que essas obras viárias, nos dois períodos citados, concentraram-se de uma forma geral em torno de 50% da totalidade em lugares onde a população possui um maior poder aquisitivo (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011, p.96), especialmente, no chamado vetor

<sup>75</sup> Este tema será tratado com mais ênfase no capítulo 4.

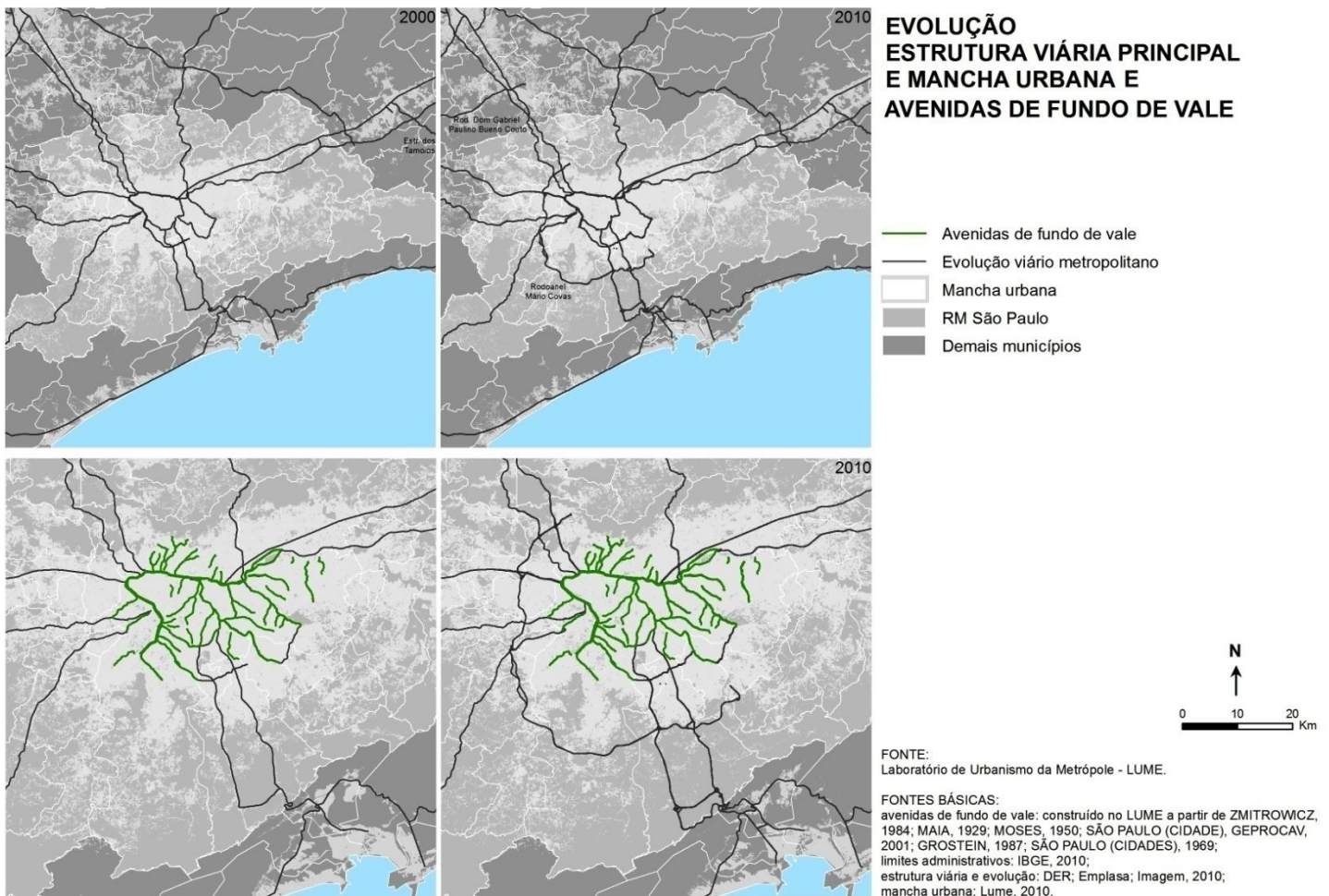
sudoeste da metrópole (FRUGOLI, 2000, p.40)<sup>76</sup>. Do conjunto dessas, destaca-se a construção do rodoanel Mario Covas na escala metropolitana, que iniciou suas obras em 1998, e terá 174 km quando concluído, com um raio de distância do centro metropolitano variando entre 20 a 40 km (MEYER et. al., 2004, p.86). Atualmente conta com dois de seus quatro trechos concluídos (Trecho Oeste e Sul), sendo estes com extensão aproximada de 89 km (NOBRE, 2010, p.10), somando gastos na casa dos 7,5 bilhões de reais (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011, p.104). Destaca-se também a construção da Ponte Estaiada na região da Berrini, localizada justamente no eixo sudoeste da cidade de São Paulo – próxima do novo centro financeiro, de grande valorização imobiliária -, e que foi inaugurada no primeiro semestre de 2008, num projeto orçado de com uma previsão de R\$ 233 milhões, e onde só poderão trafegar automóveis e motos, ligando a Avenida Roberto Marinho com a avenida marginal Pinheiros (ULIAN, 2008, p.201). Além do mais, outro importante destaque relaciona-se ao mais novo alargamento da Av. Marginal Tietê<sup>77</sup>, obra que foi iniciada em junho de 2009 e concluída em março de 2010, com base na construção de três novas faixas de rolamento em cada sentido sobre o antigo canteiro central, entre as vias expressa e local, além de quatro novas pontes e três novos acessos (NOBRE, 2010, p.10), consumindo um montante de R\$ 1,9 bilhões<sup>78</sup>.

---

<sup>76</sup> Como vimos, este autor trata sobre as passagens da centralidade em São Paulo, do centro histórico para a Avenida Paulista, inicialmente no fim da década de 60 e início da década de 70, e desta para o "centro Berrini" (ou setor sudoeste), nos anos 90, ligado à fase mais recente do processo de mundialização em São Paulo (FRUGOLI, 2000, p. 40).

<sup>77</sup> Para um maior detalhamento cf. (ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p.57-168; MEYER et. al., 2004, p.82-83; MELLO, 2000, p.69-100; ULIAN 2008, p.190-202).

<sup>78</sup> <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2210200928.htm>. Último acesso em 18/06/2014.



**Mapa 18 – Evolução da estrutura viária principal e avenidas fundo de vale, São Paulo, 2000-2010**

Fonte: Lume FAU-USP

Isto é, essa expansão, além de concentrada em certas áreas da metrópole de São Paulo, não é suficiente para suprir a necessidade da demanda crescente de veículos que aportam diariamente nas ruas e avenidas de São Paulo. Não por acaso há mais de quarenta anos Langenbuch critica esse modelo autofágico: “A mera abertura de novas ruas, por mais perfeitas que sejam, em geral apenas remedeia as condições momentâneas de trânsito, podendo mesmo contribuir para agravá-las a longo prazo” (LANGENBUCH, 1971b, p.3). É assim que o senhor Valadão da CET reflete sobre este problema histórico em São Paulo:

*A questão da estrutura viária, ela tem sido até de certa forma ampliada, mas aquém das necessidades. A cidade se desenvolve com muita rapidez e a quantidade de pessoas e veículos é muito grande. Então nem sempre a velocidade dessas melhorias acompanhou com mesmo percentual, deveria estar à frente [...] Se você pegar a malha viária em termos de veículos, por que uma via, muitas vezes, você constrói um benefício, implanta uma obra de arte, ou mesmo uma nova via, ou outra melhoria no sistema e ele é absorvido*

*com tempo até curto. Por que existe uma demanda reprimida onde rapidamente é transferido para a utilização daquela nova estrutura e ela começa também a não suportar. Por quê? Porque nós vivemos em uma cidade muito grande, onde você tem uma população muito grande, então realmente isso é uma dificuldade.*

É neste sentido que a ampliação do sistema viário é um paliativo que não consegue comportar – a um prazo cada vez mais curto – o crescimento da frota de automóveis em uma metrópole como São Paulo. E é por esta via única que a metrópole aparece menos como um direito de apropriação de todos do que uma mercadoria que se realiza mais rentável a partir de uma mobilidade diferencial, onde a ideologia social do automóvel, induzida pelos anseios de reprodução ampliada do capital, amparada por um sistema ideológico que produziu nos corações e mentes a ideia de que o transporte individual é uma necessidade das pessoas, cimentando a construção de um discurso de via única, em detrimento de um raciocínio mais aprofundado em termos de transporte coletivo e, porque não dizer, de um novo modelo urbano.

### **3.2. Mobilidade Renegada: Transporte Coletivo no fim da linha**

O processo de precarização dos transportes coletivos é uma construção histórica na metrópole de São Paulo. Ao longo do tempo, os transportes coletivos foram menos um serviço público do que uma mercadoria qualquer. Os serviços prestados jamais se vincularam a interesses coletivos, mas antes, aos vultosos lucros decorrentes da exploração do serviço. Em 1901, quando os bondes elétricos iniciaram sua operação, a princípio, estes simbolizavam o progresso. Um pouco mais de vinte anos, novos interesses os colocaram na berlinda. A novidade seria os ônibus, sistema de transporte mais flexível que possibilitava numa escala mais ampliada a periferação da população trabalhadora. Assim, de 1930 a 1960, paulatinamente, os ônibus passariam a predominar sob o discurso de que seria uma opção pela qualidade, quando na verdade o que movia essa transição era um novo motor da especulação imobiliária. Mas esse discurso não se sustentou por muito tempo, tanto que de 1960 a 1990 o automóvel aparecia para classe média,



moradora das áreas mais centrais da metrópole, como solução aos problemas dos transportes coletivos, restringindo a classe trabalhadora às péssimas condições de transporte por quase meio século. Neste período, construiu-se a ideia de que andar de transporte coletivo seria uma pecha a pessoa que o utilizava, uma mácula, era *coisa de pobre*. Na década de 90, as condições estavam dadas à população mais pobre comprar os automóveis e, mais, tarde as motocicletas. O discurso foi cativante e, estrategicamente, os transportes coletivos decaíram de qualidade nos seus mais diversos aspectos.

O impulso da precarização dos transportes coletivos pode ser explicado, em partes, como produto do processo de reestruturação dos sistemas de transportes coletivos a partir da década de 1990 (ULIAN, 2008), que sob a batuta de um contexto marcado pela globalização e neoliberalismo econômico traduzido, entre outros fatores, pela privatização de empresas estatais e pela reformulação do papel do Estado, revelou-se “*na redução dos investimentos necessários à promoção de obras e equipamentos de apoio aos sistemas de transportes coletivos na metrópole*” (ZIONI, 2002).

O resultado desse processo traduz-se pela intensificação do abandono dos transportes coletivos, que, contraditoriamente, possibilitou o impulso do transporte informal, como também, induziu a popularização do automóvel e das motocicletas, como uma saída individual à crise da mobilidade, instaurada na década de 1990 em diante na metrópole paulistana. Assim, pode-se dizer que de 1990 a 2002, esse período pode ser considerado como um verdadeiro apagão nos transportes. Nesta toada, a privatização da CMTA realizada na gestão do Prefeito Paulo Maluf, em 1993, caminhava na direção de colocar este serviço público nas mãos do mercado. No âmbito estadual, a exploração e controle dos serviços de transportes metropolitanos foram mantidos por empresas públicas estatais; depois, é claro que alguns trechos das ferrovias foram privatizados, voltados ao rentável transporte de cargas. O transporte de passageiros, que não interessava, ficou a cargo de empresas estatais, vinculadas à SMT, tais como o Metrô, CPTM e EMTU, porém com poucos investimentos na expansão de seus respectivos sistemas. Em 2002, quando as viagens diárias por modo individual, pela primeira vez na história, ultrapassam as viagens coletivas (Metrô, 2002), a situação já é insustentável, abre-se uma nova fase, vinculada ao discurso da importância do transporte coletivo,

mesmo se enxergue uma luz no fim do túnel, verifica-se que o que ainda vigora na prática é o modelo autoviário.

### 3.2.1. Transportes Coletivos Sobre Pneus

A iniquidade dos transportes coletivos sobre pneus é resultado de um enfoque histórico relacionado ao mercado<sup>79</sup> (VASCONCELLOS, 2000, p.46). Esse processo é ampliado a partir da década de 1990, quando justamente o discurso apontava o mercado como a salvação de todos os problemas, diferentemente do Estado que, ineficiente e incompetente, não seria capaz de enfrentá-los com a competência desejada pela sociedade.

Sob esse mantra, a sociedade embarcou, foi ao mercado individualmente, tentar resolver seus problemas de relacionado à saúde, educação, segurança, lazer e, também, de mobilidade. Porém, mesmo diante desse discurso que passaria a se consolidar neste período, os ônibus na cidade de São Paulo tiveram um raro momento que, apesar de todos os problemas que se pode imputar a esta experiência, representou uma tentativa de estabelecimento de um serviço público.

Este momento esteve ligado à ascensão da Prefeita Luiza Erundina (1989-1992), primeira vez que uma mulher alça o cargo máximo na Prefeitura de São Paulo, e que “*teve a estatização do transporte público da Capital como um dos pontos de sua plataforma política*” (MELLO, 2000, p.144). Obviamente, a proposta de municipalização foi alvo de intensas controvérsias, levando em consideração os seus mais diversos aspectos políticos, econômicos e jurídicos. Esse processo de municipalização, realizado de forma gradual, “*consistiu em concentrar a exploração dos serviços de transportes sob a gestão pública*” (ZIONI, 1999, p.169). Na sequência a autora explica:

---

<sup>79</sup> Para E. Vasconcellos “*As várias iniquidades referentes às condições de transporte e trânsito nos países em desenvolvimento podem ser atribuídas a muitos fatores, ligados ao processo de desenvolvimento social, político e econômico destes países, bem como às políticas urbanas e de transporte adotadas. Dentre estes fatores, dois se destacam: a adaptação do espaço para o automóvel e a adoção do enfoque de mercado para o sistema de transporte público*” (2000, p.46).

*A Prefeitura contratava empresas (privadas ou pública, a CMTc) para prestar o serviço de transporte – abrangendo frota, equipamentos, mão-de-obra, etc. –, realizando diretamente a gestão do serviço – definição da oferta, da tarifa, especificação de normas e padrões, controles e fiscalização –, e remunerando os serviços prestados conforme os custos das empresas (ZIONI, 1999, p.169)*

Para K. Mello, a municipalização da CMTc encamparia um novo modelo gerencial, *“cuj a forma de contrato estabelecia que as empresas particulares deixariam de ser remuneradas pelo número de passageiros transportados e não mais ficariam com a receita das tarifas pagas pelos usuários”* (MELLO, 2000, p.144). Esse sistema de transporte, vigente até então, visava muito mais os interesses privados dos empresários do setor de ônibus do que interesses coletivos da população usuária, explicitado assim, por Karla Mello:

*o sistema tal qual estava organizado, as empresas estavam tendo um volume de lucro inversamente proporcional à qualidade do serviço prestado, uma vez que, ao serem remuneradas por passageiro transportado, interessava ao empresários manter em circulação um menor número de ônibus, com maior lotação ou mesmo com superlotação, diminuindo os custos e aumentando os lucros* (MELLO, 2000, p.144).

O novo modelo buscava enfatizar uma visão mais social relacionada aos transportes como um serviço público menos de mercado, sendo que a estratégia utilizada relacionava-se basicamente à arrecadação tarifária, pois *“toda a arrecadação iria para a CMTc, que passaria a pagar as empresas prestadoras de serviço com base em índice de quilometragem rodada, qualidade do serviço prestado e idade da frota”* (MELLO, 2000, p.144). E é justamente neste ponto que a Prefeita Luiza Erundina sofreria uma série de críticas ao processo de municipalização; dentre elas, a evasão de receitas e corrupção eram as principais, pois argumentava-se que o empresário, ao receber por quilômetro rodado, não teria interesse que seus ônibus parassem nos pontos, levando a necessidade de uma maior fiscalização, possibilitando o surgimento de um verdadeiro *“cabide de empregos”* (MELLO, 2000, p.146). Outro ponto de intenso debate era a questão tarifária, isso porque a *“proposta de Municipalização criticava o serviço tarifado clássico, baseado na concessão de serviço pelo custo, como uma política tarifária que não considera a realidade socioeconômica do usuário de ônibus, significando ou subsídio ao sistema ou degradação do serviço”* (ZIONI, 1999, p.171), ou seja, a

*“administração dizia pretender uma ‘tarifa social’, mais justa para com a maioria da sociedade, a camada menor de menor renda”* (MELLO, 2000, p.147).

Em meio a esses debates, a Prefeitura enviou o Projeto de Municipalização do Transporte Coletivo à Câmara Municipal em abril de 1990, sendo aprovado um pouco mais de um ano depois, com o sancionamento da lei nº 11.037, de 27 de julho de 1991 (ZIONI, 1999, p.171; MELLO, 2000, p.147). Ou seja, a aprovação do projeto da municipalização representou uma vitória da gestão da Prefeita Luiza Erundina, mas concomitantemente sofre uma derrota, já que a Câmara dos Vereadores impediu que outro projeto polêmico se desenvolvesse, a saber: o projeto *Tarifa Zero*<sup>80</sup>, baseado em uma artimanha política, onde: *“os vereadores estabeleceram nas diretrizes orçamentárias que o subsídio à CMTC não poderia superar 10% do orçamento municipal, inviabilizando desta forma o Projeto”* (MELLO, 2000, p.148).

Esse modelo de transportes empreendido pela CMTC, em um primeiro momento, gozava de uma visão positiva por parte de seus usuários, porém posteriormente iniciou seu ciclo de decadência, que de acordo com E. Vasconcelos estava *“ligado a pressões corporativas e trabalhistas em relação a empregos e salários, à ineficiência e às denúncias de corrupção”* (VASCONCELOS, 2000, p.143). Mais do que isto, segundo este autor, no final da gestão da Prefeita Luiza Erundina, verificou-se uma piora nas condições da CMTC *“quando uma combinação entre o pagamento por distância rodada e problemas de gerenciamento da empresa levaram-na a uma situação de extrema precariedade financeira”* (Ibid., p.143).

Essa constatação serviria de combustível à administração seguinte, do Prefeito Paulo Maluf (1993-1996), que sob essa *“perspectiva neoliberal”* (Ibid., p.143), visaria restabelecer o critério de deferência ao setor empresarial de ônibus, ao propor a realização da privatização dos serviços prestados pela CMTC (Ibid., p.143), que acabou ocorrendo em 1993 (MELLO, 2000, p.153). Conforme Mello, o processo de privatização se deu por fases e, não sem conflitos, até sua transformação em São Paulo Transportes S.A (SPTrans)<sup>81</sup>, em 1995, como órgão

---

<sup>80</sup>“A Tarifa Zero - transporte oferecido gratuitamente para o usuário e financiada pelo conjunto da sociedade – faria do transporte coletivo um instrumento da definição do orçamento público e da política urbana, ressaltando no transporte coletivo sua condição essencial para o desenvolvimento urbano e justificando sua universalidade pelos princípios da solidariedade e pelo interesse comum” (ZIONI, 1999, p.172).

<sup>81</sup> Esta empresa passa a ser subordinada à Secretaria Municipal de Transportes, sendo uma *“empresa atuando como contratante de serviços de transporte de passageiros, por intermédio de licitações (concorrências públicas) e atuando também no planejamento, programação, fiscalização e emissão de passes”* (MELLO, 2000, p.154)

gerenciador (Ibid., p.154). Em entrevista a nós concedida, Tácito Piu da Silveira, sintetiza essa transição assim:

*Depois a Prefeitura, naquela época, década de 90, optou por abrir mão de participar de qualquer operação de ônibus na cidade, então aquela gestão entendeu que deveria ser extinta a CMTC, que era uma empresa pública, deveria ser extinta e substituída por uma empresa que fizesse apenas a gestão do sistema, então essa foi criada (a SPTrans). As garagens que a CMTC operava foram transferidas para operadores particulares, operadores privados, e a SPTrans, essa nova empresa criada, assumiu a gestão a organização do sistema, mas não a operação do dia a dia. E desde então, de 95 para cá tem se mantido assim.*

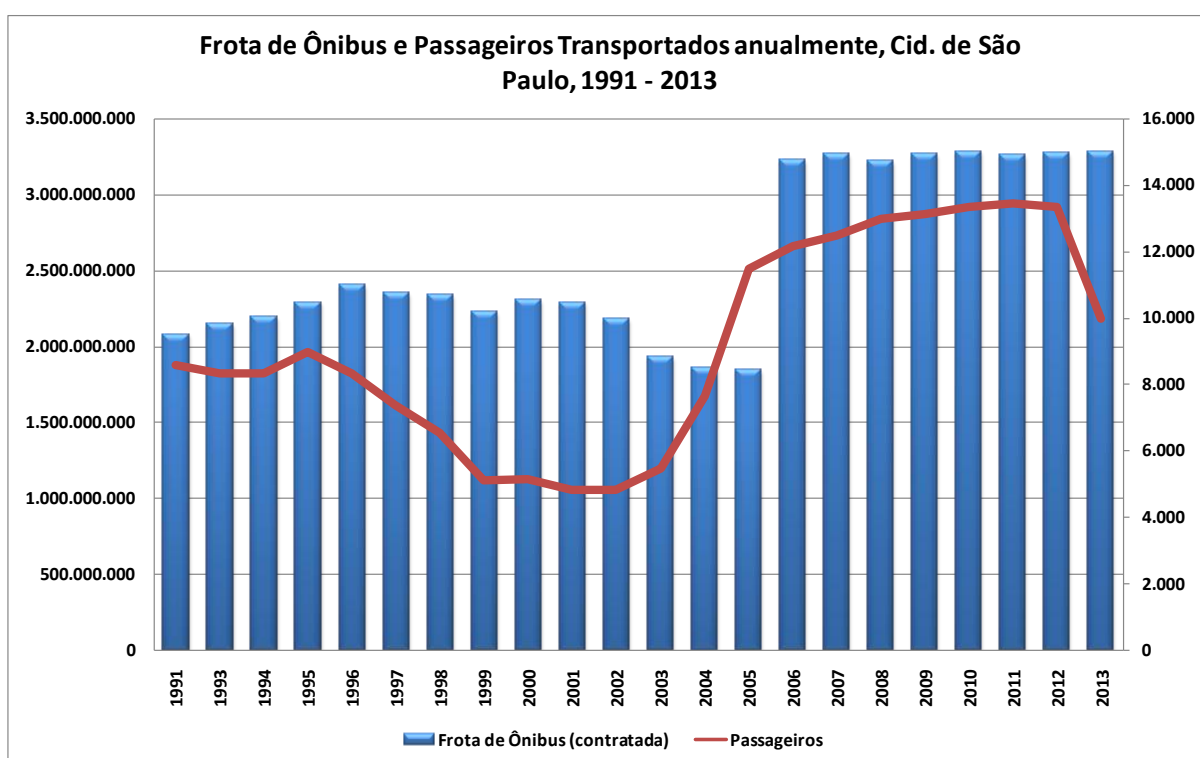
Entretantes, o discurso do Prefeito Paulo Maluf, que se valia da ineficiência da prefeitura na operação e gestão do sistema de ônibus na capital paulista, a fim de propor e realizar a privatização da CMTC revelou-se forma contraditória, pois a propalada eficiência dos empresários de ônibus traduziu-se na seguinte situação: “no primeiro mês o número de ônibus em circulação foi reduzido em 10%, atingindo diretamente 500 mil pessoas. Cresceu o tempo de espera e aglomeração nos pontos” (MELLO, 2000, p.153). Além disso, o pagamento às empresas passou a ser vinculado pela tarifa arrecadada e não mais por quilômetro rodado (Ibid., p.153), sem contar que a política de subsídios passou a ser limitada e “*dessa forma isso justificaria a gradativa recuperação do valor da tarifa próxima ao custo do serviço*”<sup>82</sup> (ZIONI, 1999, p.175). Sem contar que esse discurso relacionado à eficiência que a privatização proporcionaria, revelou-se perverso no sentido de que sua justificativa legitimou o elevado corte de empregados da CMTC, tanto que de acordo com K. Mello, em 1993, “o quadro funcional da CMTC foi reduzido de 27.129 para 14.644 funcionários, registrando-se 12.485 demissões. A frota operacional foi reduzida: de 2720 para 1661 veículos” (2000, p.154), no ano no ano seguinte, “o número de funcionários já fora reduzido para 2.700 (Ibid.,p.155).

O resultado desse processo pode ser verificado a partir dos dados da evolução de passageiros e frota de ônibus desde a década de 1990 na cidade de São Paulo. Em 1991, eram transportados anualmente cerca de 1,8 bilhões de passageiros em uma frota de 9.476 ônibus. Em 1991, o número de passageiros

---

<sup>82</sup>Esse modelo passaria a provocar reajustes altos e frequentes a partir de então, elevando constantemente o custo das tarifas em relação ao salário mínimo, passaria a encarecer de forma evidente o custo de vida da classe trabalhadora paulistana. Na verdade, esse processo encaminha-se a passos largos desde a década de 1970, assim descrito: “Até os anos 70, o custo de 50 passagens/mês era de 10% do salário mínimo. Esta relação vem se elevando a cerca de 20% nos anos 80 e a 45% em 1999” (VASCONCELLOS, 1996 apud ZIONI 1999, p.152).

ampliou para 1,8 bilhões de passageiros em uma frota de 9.476 ônibus. Um pouco mais de uma década depois, em 2002, percebe-se uma queda abrupta dos passageiros transportados anualmente por ônibus, cerca de 1 bilhão de passageiros em uma frota de 9.958 ônibus, o que representa um decréscimo de 44,4% de passageiros e um aumento de apenas 5% da frota de ônibus. Em 2003, inicia-se uma evolução praticamente contínua de passageiros. Neste ano, observa-se 1,2 bilhões de passageiros anuais na cidade de São Paulo; porém, neste mesmo ano, diminui-se a frota de ônibus, com 8.791. Esse aumento vincula-se à introdução do Bilhete Único<sup>83</sup>, que amplia o acesso, mesmo com a diminuição da frota de ônibus. Um pouco menos de uma década, em 2012, o número de passageiros anuais de ônibus chegou a 2,9 bilhões e a frota de ônibus elevou-se para 14.972, uma evolução, respectivamente, de algo em torno de 143% e 70% (Gráfico 21).



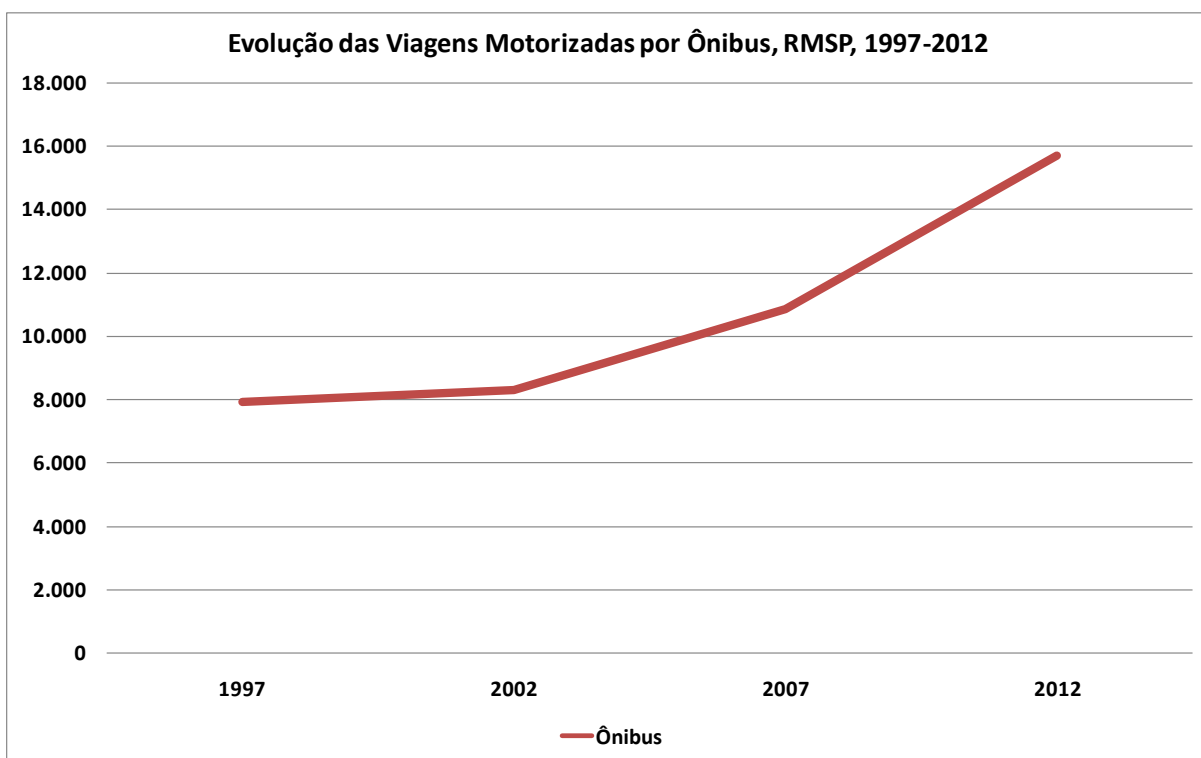
**Gráfico 21 – Evolução da Frota de Ônibus e Passageiros Transportados anualmente, Cidade de São Paulo, 1991-2013**

Fonte: <http://www.sptrans.com.br/> Org. Ricardo B. Silva

83 “Bilhete Único é um cartão que armazena valores em reais para o pagamento de passagens no transporte público da cidade (ônibus, micro-ônibus, Metrô e CPTM)”.

[http://www.sptrans.com.br/bilhete\\_unico/comum.aspx](http://www.sptrans.com.br/bilhete_unico/comum.aspx). Acessado em 26/09/2012.

De uma forma geral, esse processo pode ser observado na escala da RMSP, com base nas viagens diárias motorizadas por modo Ônibus. Em 1997, foram computadas 7,9 milhões de viagens diárias utilizando ônibus, o que representa um percentual de 8% inferior a 1977 e 1,8% menor que 1987. De 2002 em diante, inicia-se uma franca ampliação, passando para 8,3 milhões de viagens. Em 2007, evolui para 10,8 milhões de viagens, chegando em 2012 a 15,7 milhões de viagens, ou seja, uma ampliação de 89% (Gráfico 22).



**Gráfico 22 – Evolução das viagens motorizadas por ônibus, RMSP, 1997-2012**

Fonte: OD do Metrô/ Org. Ricardo B. Silva

Ou seja, verifica-se que a década de 1990 representou uma involução evidente em termos de queda do número de passageiros e da frota de ônibus, como também uma diminuição das viagens diárias por modo ônibus. Nos anos de 2000 em diante, constata-se uma elevação na frota de ônibus, no número de passageiros transportados e no número das viagens diárias por ônibus, o que não necessariamente configurou-se como uma melhora efetiva neste sistema de transportes coletivos sobre pneus.

Destarte, a evidência do abandono dos transportes coletivos na década de 1990 é corroborada por C. Zarattini, que relata o encaminhamento do processo de privatização da CMTC e suas consequências daí decorrentes:

*A CMTC foi privatizada e a SPTrans, sua sucessora, passou a ser apenas gerenciadora. Não houve uma racionalização do sistema e os empresários pressionavam a gerenciadora a aprovar novas linhas, muitas vezes concorrentes com a de outras empresas, para aumentar seu custo e, conseqüentemente, sua receita [...] Os custos de fato aumentaram, e as tarifas idem. O serviço, no entanto, só fazia piorar. A frota não era renovada, não havia fiscalização eficiente sobre os horários, não se privilegiava o aumento da velocidade dos ônibus no trânsito. As lotações clandestinas surgiram, assim, nas brechas do sistema regular, onde o atendimento é pior ou mais demorado (ZARATTINI, 2003, p.192).*

A brecha no sistema regular dos transportes coletivos está aliada às mudanças no mundo do trabalho, já que parte dos motoristas desempregados com a privatização da CMTC passaram a desempenhar atividades relacionadas ao transporte informal. Além do mais, o Estado mais se preocupava em dar vazão ao número crescente de automóveis que desembocava no sistema viário e, neste roldão, estes desempregados passaram a comprar as peruas Kombi e, posteriormente, as importadas asiáticas *Besta* e *Topic* para ofertar um serviço mais ágil que a população dos bairros periféricos não tinha. E assim o fizeram. Enquanto os empresários de ônibus tinham suas mentalidades petrificadas de décadas atrás, onde a lógica era encher o ônibus em maior número possível de passageiros – já que recebia por passageiros transportados, realizando o maior itinerário possível -, os perueiros, assim chamados popularmente, enchiam de passageiros, espremidos, alguns sentados até no motor na parte de trás da lotação, mas daí em diante, partiam em disparada e, geralmente, no menor percurso e tempo possível, chegavam a seu ponto de destino – esse ponto não era necessariamente um ponto de ônibus, já que desciam em determinados lugares onde era mais próximo possível do destino final dos passageiros (Figura 13).



## Do péssimo transporte nasce a lotação clandestina

GISELLA BISORDI

Elas existem às centenas e são encontradas próximo aos pontos de ônibus do centro da cidade. Sua função é levar passageiros para os bairros da periferia ou trazê-los para a zona central nas horas de "rush", cobrando 7 cruzeiros a viagem. Por isso, são utilizadas por uma grande camada da população que sente falta de melhores serviços de transportes. E, apesar de cumprir essa função, a polícia as persegue: são as perucas Kombi que fazem lotação clandestinamente.

Os motoristas profissionais das 24.500 lotações regulamentadas da Capital acham que as lotações clandestinas são concorrentes desleais, pois não pagam impostos, não têm licença, não são cadastradas e o total que faturam sai livre de qualquer despesa legal. E, apesar de admitirem que o transporte que as Kombis oferecem não tem segurança — principalmente porque levam mais passageiros do que comporta o veículo — não unânimes em dizer que se o seu serviço fosse regulamentado seriam os primeiros a adquirir uma dessas perucas.

Os proprietários das Kombis clandestinas querem a regulamentação, porque estão cansados de lutar da fiscalização do DETRAN. Os usuários também, por uma razão mais importante.

"Quando o DETRAN persegue os lotações, os motoristas correm demais e colocam muitas vidas em perigo", diz Elza Ribeiro Matos, moradora do bairro do Limão.

No entanto, Hélio Catalá, diretor do Departamento de Transportes Públicos da Secretaria Municipal de Transportes, afirma que o Código Nacional de Trânsito proíbe a utilização das Kombis como lotação.

Quando passar, por volta das 18 horas, pelos terminais de ônibus da avenida Rio Branco, porque Thom Pedro, praça da Bandeira ou em muitos outros que existem espalhados pela cidade, notará que a cada 10 minutos (ou menos) uma Kombi estaciona desajeitadamente próximo aos pontos dos coletivos. Ver também que seu motorista desce do carro as pressas e oferece, aos que aguardam o ônibus, condução rápida para os mais distantes bairros, por preço bem vantajoso.

O observador perceberá ainda, que como num passe de mágica a Kombi se enche de gente e num instante some pelo emaranhado de veículos do centro nessa hora da tarde. Esta cena se repete centenas de vezes todos os dias na Capital: são lotações clandestinas cujos motoristas, para escapar à fiscalização do DETRAN, agem apressadamente.

Ainda que ilegais, as Kombis cortam a cidade de ponta a ponta, todos os dias, levando para os mais distantes bairros da periferia milhares de passageiros. Pela manhã, trazem as pessoas dos bairros para o centro e à tarde realizam a operação inversa, oferecendo-lhes um serviço quase igual ao das lotações regulamentadas por um preço inferior: 7 cruzeiros a corrida contra os 10 cobrados pelas lotações comuns.

As autoridades alegam que os "perucos" (como são chamados os motoristas das Kombis clandestinas) não pagam as taxas exigidas por lei para o transporte remunerado de passageiros e nem são habilitados profissionalmente para fazê-lo e por isso seus veículos são apreendidos.

Nas duas operações semanais que o DETRAN realiza, são retiradas de circulação mais de 100 Kombis que fazem lotação ilegal. E a atuação do órgão de trânsito é garantida pelo item XXIX do artigo 8º do Código Nacional de Trânsito, que proíbe "veicular o transporte remunerado quando o veículo não for devidamente licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente".

Quando o veículo é apreendido, pela primeira vez, ele é guinchado para o pátio do DETRAN, o motorista sofre uma multa equivalente a 20% do salário mínimo e, mediante o pagamento de 150 cruzeiros, a taxa do guinchamento, pode retirá-lo. Na segunda e na terceira apreensões, o motorista paga uma multa de 40% do salário mínimo, a taxa do guincho e sua carta fica suspensa por 30 e 90 dias, respectivamente. E se houver uma quarta vez, o motorista perde definitivamente a carta.

"Mas pegar os 'perucos' não é tarefa fácil — garante o capitão José Roberto Rosas, comandante da 1.ª Cia. do 3.º Batalhão de Trânsito órgão responsável pela fiscalização do transporte — pois eles são muito espertos. Sempre sabem o lugar onde a fiscalização vai estar e evitam passar por ali. Alteram os itinerários e



Diariamente, as lotações clandestinas transportam milhares de passageiros.

os lugares de paradas e cada vez estão numa região. E, para apreender o veículo, não basta ver uma Kombi lotada de gente, estacionada próximo aos terminais de ônibus. É preciso também obter o depoimento dos passageiros testemunhando que estão pagando pelo transporte. E nem sempre eles querem acusar o motorista".

Quando os policiais conseguem apreender as Kombis, elas são tiradas do DETRAN rapidamente, pois o motorista paga o que deve e logo volta a trabalhar. Na opinião do capitão Rosas, isso acontece principalmente porque esse tipo de negócio é muito rentável:

"O número de 'perucos' apreendidos cresce sempre, pois o seu trabalho é muito lucrativo. Todos os dias, fazem no mínimo três viagens e em cada uma transportam 10 pessoas, cobrando 7 cruzeiros por cabeça. Sua renda diária é de 210 cruzeiros e a mensal ultrapassa os 4 mil. Como a maioria dos 'perucos' possui outro em-

prego, geralmente numa firma transportadora, ganham dois salários, o que é muito compensador. E, se pensarmos que, ao contrário dos motoristas de táxi, eles não têm despesas extras como o pagamento da licença, do cadastro, dos impostos, e outras taxas, o seu trabalho é ainda mais vantajoso. Para isso, eles não estão sujeitos às sanções previstas para as falhas cometidas nesse tipo de prestação de serviços. Se um táxi, por exemplo, recusa um passageiro, o condutor pode sofrer as penalidades, mas se um 'perucos' fizer isso, quem vai impedir? Eles executam um trabalho tipificado como 'concorrência desleal', que está enquadrada em lei e os infratores podem inclusive ser submetidos a processo".

**TRANSPORTE DEFICITÁRIO**  
A atuação dos lotações, de modo geral, e dos "perucos", em particular, é um reflexo de uma situação deficitária em termos de transportes coletivos. E não é de hoje que o transporte de massa na Capital se mostra precário e insuficiente para atender a população.

No tempo em que Jânio Quadros era prefeito de São Paulo (entre 1963 e 1964), por exemplo, o quadro dos transportes já não era animador. Prova disso, é que durante a sua administração foi permitida a utilização de caminhões cotados com lona e equipados com bancos de madeira para carregar passageiros pela cidade. Os anos passaram e a população cresceu bastante, mas o sistema de transporte coletivo não cresceu racionalmente. Hoje não se usam mais "pauis de arara" mas, apesar do Metrô, das linhas de trem suburbanas e dos 7.230 ônibus que circulam na Capital, é grande o número de bairros, principalmente da periferia, carente de transportes eficientes.

Favorecendo o agravamento da situação, construiu-se uma linha de Metrô, ligando as áreas mais bem servidas da cidade em termos de transportes: zonas Norte e Sul. Os ônibus, por sua vez, como são insuficientes para servir as regiões necessitadas, não cumprem os horários estabelecidos ou são mal distribuídos através das linhas regulares. Tudo isso deixa boa parte da população sem outra escolha a não ser reclamar do sistema de transportes de massa.

A utilização de táxi ficou inviável para a maior camada da população, pois os aumentos sucessivos da gasolina tornaram a condução possível somente para aqueles que pertencem às classes média e alta. Todos esses motivos são muito do que são suficientes para gerar o aparcamento. Já uma outra forma de transporte que se coloca entre o de massa e o individual, que poderia suprir os anseios de conforto, segurança e rapidez, justamente exigidos pelo usuário: lotação.

A institucionalização das lotações já é prova da precariedade de nossa malha de transportes: a massa que não tem o argumento econômico não consegue superar as dificuldades. A falta de pontos de paradas especiais e a não oficialização das linhas regulares fazem com que a lotação não cumpra sua finalidade fundamental — levar passageiros com rapidez para os pontos distantes do centro a um preço que seja mais compensador do que o cobrado pelos táxis. E, desse modo, muitos bairros da Capital, especialmente os que se situam nas zonas Leste e Oeste, se ressentem da falta de uma condução eficiente.

Continua na pág. 21

Figura 13 – Do péssimo transporte nasce a lotação clandestina

Fonte: Folha de São Paulo, 08/08/1976.

Assim, mesmo que esse transporte tenha sido caracterizado pela sua irregularidade e, até mesmo, por ser perigoso, ele prosperou em meio à precariedade do sistema regular de ônibus, onde os passageiros, depois de imensas filas, horas a fio num ônibus trepidante, sem conforto e extremamente lotado, sem escolhas, eram obrigados, incólumes, a esperarem chegar ao seu destino depois de um itinerário sem fim. Tácito Piu da Silveira, da SPTrans, relata esse processo assim:

*Cresceu enormemente o setor clandestino, ele acabou crescendo por incapacidade do próprio empresariado perceber que deveria atuar em toda a cidade. Então naquelas áreas mais distantes que eles não tinham interesse de atuar. E muitas comunidades acabavam sendo atendidas por sistemas de transporte alternativo. Isso cresceu muito, cresceu tanto que começou a ameaçar até o próprio sistema estrutural da cidade.*

E. Vasconcellos corrobora com este ponto e problematiza esta questão: "O transporte informal, que sempre tivera um papel secundário, começou a ser conveniente para um número crescente de pessoas. A falta de fiscalização, a má imagem do transporte regular e a liberação da importação de vans forneceram as bases para o aparecimento de um setor de transporte informal" (VASCONCELLOS, 2000, p.144). É dessa forma que o transporte informal por lotações prosperou e, já em 1999, estimava-se que 15 mil delas operavam na cidade de São Paulo. Esse aumento representava uma ameaça aos operadores de ônibus, que paulatinamente perdiam seus passageiros e seus funcionários, já que a "perda de demanda foi de

cerca de 20% em todo o sistema no primeiro instante” (VASCONCELLOS, 2000, p.144).

Não por acaso que, de acordo com a pesquisa Origem e Destino do Metrô na RMSP, em 1987, foram realizadas 25 mil viagens diárias por modo lotação. Em 1997, essas viagens passaram para 200 mil. Em 2002, essas viagens diárias chegaram a 630 mil, isto é, um aumento aproximado de 2.400%<sup>84</sup>. (Metrô, 1997, 2002).

Neste sentido, o negócio prosperou nas periferias de São Paulo, tornou-se lucrativo e extremamente rentável. Os operadores começaram a se organizar melhor. Alguns grupos passaram a controlar essa atividade. Quem almejasse trabalhar em determinadas linhas tinham que pagar por isso. Não era simplesmente encostar a Kombi. Verdadeiras máfias investiam dinheiro de fontes duvidosas nesse negócio. Nesta toada, as lotações cresceram de forma exponencial; porém, paulatinamente, uma série de conflitos passaram a pulular em torno desse negócio, em especial, devido à maior fiscalização e apreensão das lotações por parte da SPTrans e DSV, assim explicado por E. Vasconcellos:

*Começaram bloqueando a circulação de ônibus perto dos pontos de ônibus e disputando seus passageiros (ANTP, 2000). Mais tarde, começaram a queimar ônibus nas vias, como reação à fiscalização. Quando ocorreu o primeiro acidente fatal com uma das vans, a opinião pública começou a mudar, embora relutante aos maus serviços prestados pelo transporte regular. Com o aumento dos operadores ilegais, conflitos começaram a aparecer e grupos foram formados, para controlar rotas e áreas, muitos incluindo pessoas ligadas ao setor de segurança pública, formalmente encarregadas de fiscalizar o transporte ilegal. A entrada no negócio começou a ser submetida a pagamento e pessoas armadas começaram a controlar esta entrada e a operação cotidiana. (VASCONCELLOS, 2000, p.144)*

Doravante, a necessidade de regulamentar esta categoria tornara-se premente e, apesar de algumas tentativas por parte do poder público neste sentido ao longo da década de 1990<sup>85</sup>, somente na gestão da Prefeita Marta Suplicy (2001-

---

<sup>84</sup> A partir de 2002 a Pesquisa Origem e Destino do Metrô não faz mais distinção entre ônibus e lotação.

<sup>85</sup>“Crescia, já no início dos anos 90, o transporte clandestino, realizado, então, por ônibus de ex-motoristas do sistema oficial, e também por empresas dos municípios vizinhos, que ‘estavam encontrando espaço para operar clandestinamente em São Paulo, concorrendo com as linhas regulares’. Visando ao combate do transporte clandestino, a Prefeitura propôs legalizá-lo mediante a criação da modalidade “ônibus-lotação”, mas a condição de que se usassem veículos do tipo rodoviário (com uma porta) com tarifa superior não agradou os clandestinos, que se opuseram à prestação deste serviço. Em 1992, houve a legalização de parcela dos ônibus clandestinos via cooperativas. Foi criado pelo Decreto no 33.593, de 12 de agosto de 1993, um sistema

2004), houve uma tentativa de mais abrangente de reestruturar a rede de transporte do município de São Paulo. Isso porque o serviço de lotação passaria a ser autorizado e incorporado no sistema, desde que organizados em cooperativas, quando da instituição do Sistema Interligado, aprovado pela Câmara Municipal e sancionado pelo poder Executivo através da Lei Municipal Nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001 (São Paulo, 2004, p.37).

O programa Sistema Interligado ainda previa a organização do sistema em oito áreas de concessão<sup>86</sup>, onde as empresas de ônibus e os operadores autônomos (perueiros) seriam organizados em um Subsistema Estrutural e um Subsistema Local. O Subsistema Estrutural seria operado por veículos de médio e grande porte, fossem eles articulados, biarticulados ou comuns, operando em linhas que cobrissem demandas elevadas e integrassem diversas regiões às áreas centrais da cidade. Este subsistema correspondia aos principais eixos viários da cidade, para os quais convergiam as linhas saídas dos bairros. O Subsistema Local seria operado por ônibus comuns e veículos de menor porte, como micro e mini ônibus, que alimentavam a malha estrutural e atendiam deslocamentos internos nos subcentros, configurando-se em serviços de trajeto curto prestados no interior dos bairros (São Paulo, 2004).

Mas esse processo não se deu sem conflitos, pois o processo de regulamentação das lotações definia alguns parâmetros que não agradariam a todos, já que com a *“implantação de 425 linhas regulamentadas foi possível legalizar de forma provisória seis mil veículos”* (ZARATTINI, 2003, p.197), ou seja, menos da metade das lotações que rodavam em São Paulo. É neste sentido que a Prefeitura *“teve de enfrentar inúmeras manifestações de protesto, queimas de ônibus, ataques contra fiscais e até mesmo o assassinato de três deles, após sequestro”* (Ibid., p.197). Porém esta situação começou a mudar definitivamente com a introdução do Bilhete Único no município de São Paulo, em 2004, pois este sendo um cartão de

---

*complementar de ônibus, no qual a Prefeitura visava ao enquadramento dos ônibus clandestinos, que, neste ano, somavam cerca de 2.300 veículos nomeando o sistema de ‘Bairro a Bairro’. Em 1997, segundo dados do Departamento de Transporte Público da SMT (DTP), havia 850 veículos cadastrados neste sistema”* (ULIAN, 2008, p.227).

<sup>86</sup> Áreas de Divisão para Operação do Sistema Interligado no município de São Paulo, foram assim divididas: zona noroeste (área 1 - verde claro); zona norte (área 2 – azul escuro); zona nordeste (área 3 – amarelo); zona leste (área 4 – vermelho); zona sudeste (área 5 – verde escuro); zona sul (área 6 – azul claro); zona sudoeste (área 7– vinho); zona oeste (área 8 – laranja) e centro (cinza) (São Paulo, 2004).

armazenamento de valores induzia as lotações cada vez mais à formalização, assim descrito por Tácito Piu da Silveira:

*Durante a implantação do Bilhete único, você tinha um problema de clandestinidade na cidade, que vieram da década de 90. Cresceu enormemente o setor clandestino, ele acabou crescendo por incapacidade do próprio empresariado perceber que deveria atuar em toda a cidade. Então naquelas áreas mais distantes que eles não tinham interesse de atuar. E muitas comunidades acabavam sendo atendidas por sistemas de transporte alternativo. Isso cresceu muito, cresceu tanto que começou a ameaçar até o próprio sistema estrutural da cidade, enfim, esse quadro foi revertido com a implantação do bilhete e com a colocação de catracas nos ônibus, criou essa forma de contratação, que são os permissionários, que são essas cooperativas que atendem essas regiões.*

Mas, segundo Zarattini, a principal batalha giraria em torno do processo de licitação das empresas de ônibus, a fim de adequar os contratos à nova lei aprovada pela Câmara Municipal, já que os empresários tentaram a todo custo resistir a essas mudanças para garantir a manutenção de um chamado “mercado de transporte”, relatado assim por Zarattini: “Normalmente, empresas de fora não disputam o mercado fechado pelas empresas locais. Quando se procura abrir o processo licitatório para que novas empresas participem, a reação é sempre de se impedir que ele caminhe” (Ibid., p.199).

Toda essa dificuldade relaciona-se com os vultosos lucros que este setor fornece aos empresários de ônibus. Uma matéria do jornal Folha de São Paulo, em 2013, é ilustrativa neste sentido: intitulada “Empresas de ônibus em SP têm lucro acima da média”, mostra que o “lucro líquido das empresas de ônibus de São Paulo é um terço superior à média nacional”, na casa dos 406,8 milhões de reais<sup>87</sup> (Figura 14). Outra matéria do Jornal Folha de São Paulo, em 2013, mostra que somente um dos empresários do setor de empresa de ônibus, o senhor José Ruas Vaz, conhecido como o “barão do asfalto”, tem hoje um conglomerado com participação em mais de 50 empresas, concentrando somente em São Paulo 56% dos passageiros e recebeu cerca de 2 bilhões de repasse da Prefeitura de São Paulo<sup>88</sup>.

---

<sup>87</sup> Folha de São Paulo, 10 de junho de 2013.

<sup>88</sup> [www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1303687-empresario-domina-onibus-de-sp-mas-acumula-dividas-e-falencias.shtml](http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1303687-empresario-domina-onibus-de-sp-mas-acumula-dividas-e-falencias.shtml). Acessado em 03/11/2013.

# Empresas de ônibus em SP têm lucro acima da média

Dados da SPTrans mostram rendimento um terço maior do que padrão nacional

**Lucro será de R\$ 406,8 milhões neste ano; para economista, taxa é 'muito elevada' em relação ao resto do país**

MARIO CESAR CARVALHO DE SÃO PAULO

O lucro líquido das empresas de ônibus de São Paulo é um terço superior à média nacional, segundo planilhas da SPTrans. Os valores foram comparados com dados da NTU (Associação Nacional de Transporte Urbano), que reúne 538 companhias do país. Lucro líquido é o recurso que o empresário ganha após pagar os investimentos, a operação e os impostos. Empresas de ônibus terão um lucro líquido de 6,8% sobre os R\$ 6 bilhões que devem receber este ano da prefeitura como remuneração, segundo a SPTrans. O lucro equivale a R\$ 406,8 milhões. No restante do país, o lucro líquido das empresas é de 4,5%, segundo o presidente da associação das empresas, Otávio Cunha. Se esse índice fosse aplicado a São Paulo, o lucro líquido das empresas cairia para R\$ 270 milhões. A taxa de lucro de 6,8% é considerada alta por economistas e empresários ouvidos pela Folha, porque no setor de transporte urbano as margens de lucro variam de 4% a 5% no país.

Figura 14 – Empresas de ônibus em SP têm lucro acima da média  
Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 10/07/2012.

Perguntado a Tácito Piu da Silveira sobre a questão dos monopólios das empresas de transporte e formas de enfrentamento da SPTrans, assim este reflete:

*É claro que todas as linhas criadas e uma vez criadas são de responsabilidade da Prefeitura, mas eles sempre tiveram essa parceria, eles sempre foram pessoas que, os empresários sempre tiveram uma parte dessa atuação, e muitas vezes existem uma, até um apego dos próprios empresários, “porque essas são as minhas linhas”, então o empresário que atua em determinada área, na zona norte, ele não quer dividir esse espaço com outro empresário, porque as linhas são consideradas pelo empresário como se fosse uma espécie de patrimônio, “meu pai criou essa linha na década de 60, então a gente mantém essa linha”, existe certo apego do empresariado que atua na cidade, que tem aspectos históricos e tradicionais também ligados a isso. O problema é que essa forma de gestão não é adequada aos dias de hoje, a gente precisa ter mais eficiência. Então, é fato que apesar de ser uma atividade da livre iniciativa, na livre iniciativa uma das pedras fundamentais é uma coisa que a gente chama de concorrência, sem concorrência não faz sentido você ter livre iniciativa.*

E continua:

*Entretanto, o que acontece, em setores da cidade, você tem uma linha que é fornecida, a infraestrutura, os funcionários, a frota, é ofertada em função da capacidade de transportar de cada empresário. E essa atuação dele, na verdade ele atua numa determinada região e ele não tem concorrência, se você pensar bem. Então a linha que sai do Vila Andrade, do Campo Limpo, ela sai de lá há 10 anos, de um determinado centro de bairro, e não tem um outro empresário que atue lá, que coloque uma linha melhor, de melhor qualidade, que vai atrair os passageiros. Então você percebe que na verdade*

*é um sistema que não tem uma... o sistema de transporte na verdade é uma infraestrutura, não é uma mercadoria. Se você tem um produto, se você tem uma mercadoria, a, b, c e d, concorre no mercado, o pessoal compra mais barato, ou aquela que tem melhor custo-benefício, que dura mais, mas o sistema de transporte não é isso. O sistema de transporte é um serviço. E um serviço que é concessionado, então é separado por regiões. Então quem está atuando em uma determinada região, na verdade não tem concorrência. Se ele atuar bem ou se ele atuar mal, ele não vai ter muito problema com a concorrência, ele vai ter problema com a SPTrans, se estiver prestando um mau serviço a SPTrans vai fiscalizar, vai multar, vai pedir rescisão contratual, pode ter várias maneiras no corpo jurídico de fazer com que o serviço melhore, mas no fundo, no fundo, ele não tem concorrência nenhuma. A gente não pode dizer que ele vai, que ele teria a opção do táxi, por exemplo, é para outra renda. Ou mesmo do automóvel, muitas vezes a pessoa não tem condições de adquirir um automóvel, enfim, se existe alguma restrição em relação a essa, é que na verdade tem a ver com o próprio, com a atividade, o fim, que é ofertado. Cada região é compartimentada, então não é muito comum a gente conseguir uma concorrência de fato entre esses empresários.*

Mas a inversão da lógica dos transportes coletivos, estabelecidos como uma mercadoria qualquer, não foi superada até o momento, porém o programa Sistema Interligado previa outras ações que visariam enfrentar outras problemáticas em torno da mobilidade em São Paulo, como por exemplo, o Bilhete Único, instituído em 2004, no transporte coletivo sobre pneus da cidade de São Paulo que, um ano depois, passou a ser utilizado também no sistema metroviário e ferroviário e que, segundo Cruz, trouxe uma série de benefícios, assim listados:

*Os benefícios imediatos foram o aumento da segurança nos veículos, com a diminuição de volume de moeda corrente (e de bilhetes de papel) com os cobradores, e o fim da venda paralela de vale-transporte por camelôs. Do ponto de vista da logística do sistema tarifário, também representou grande facilidade por eliminar a necessidade de transporte seguro de valores (passes de ônibus) entre as empresas de ônibus e a central da SPTrans. Operacionalmente, possibilitou maior controle da frota, especialmente do transporte alternativo e das gratuidades. Os benefícios sociais foram o aumento do número de viagens motorizadas por modo coletivo e a sensível economia para o usuário que pôde conjugar linhas de ônibus e tomar proveito da intermodalidade nos trajetos diários (CRUZ, 2010, p.90).*

Indubitavelmente, o bilhete único foi muito bem sucedido, pois conseguiu aumentar o número de passageiros não apenas dos ônibus mas também do sistema metroferroviário. Para Tácito Piu da Silveira, foi uma das principais ações tomadas pela Prefeitura, assim justificado por este:

*Se a gente pudesse destacar algumas coisas, talvez, acho que uma coisa importante que foi criada nos últimos tempos, foi essa bilhetagem eletrônica, o uso do Bilhete Único, que foi a partir de 2004, e foi uma mudança bastante importante em termos históricos e você está me perguntando sobre a história, uma das principais medidas, acho que foi uma medida importante porque transformou a forma como as pessoas se deslocavam na cidade, porque anteriormente ao Bilhete Único, cada deslocamento que você fazia, cada viagem, no transporte coletivo você pagava uma tarifa e depois da implantação do Bilhete você pode fazer integração com outras linhas de ônibus num período de tempo, num período de 2 horas ou de 3 horas. Então foi uma medida fundamental para: primeiro, os ônibus deixaram de circular carregando dinheiro, e que foi importante para melhorar a segurança nos veículos. A passagem pela catraca fica facilitada, porque evita aquela operação da pessoa entregar o dinheiro e ter que esperar o troco, permite que você possa, você não fica preso a uma determinada linha específica que atende o seu bairro, você pode até usar a mesma linha que você usava antes para sair do seu bairro, mas você pode trocar por uma outra linha que vá te levar mais rápido para o trabalho, vai te levar para uma outra região. Então isso transformou a forma como as pessoas circulavam na cidade. Então antes do Bilhete Único, nós tínhamos por volta de 15% de viagens integradas e depois da implantação do Bilhete Único, essa integração subiu para 50% das viagens, então isso é uma transformação. Quando a pessoa percebe que é benéfico para ela, ela faz a integração. Outro é o plano de corredores. Uma coisa do Bilhete Único que foi muito favorável também é que antes da implantação (não sei se você conhece a pesquisa origem e destino) que é feita a cada dez anos. Antes do Bilhete Único tinha uma porcentagem de pessoas muito alta que andavam a pé, então cada vez mais as pesquisas apontavam um grande contingente de pessoas que caminhavam, e aí foi se descobrir também que o fator econômico estava pesando também, principalmente para essas pessoas que se deslocam de grandes distâncias da periferia, que tem uma distância muito grande, que tinham que pegar mais de uma condução, então começou a ter um número muito grande de pessoas andando a pé. Com a inclusão do Bilhete Único, com a utilização do Bilhete Único, além de flexibilizar o uso do ônibus, da condução, do transporte motorizado, as pessoas deixaram de andar a pé, porque existe o fator econômico também, a pessoa pode com o Bilhete Único, além da transferência, ela pode usar, ela paga uma passagem só, que facilita ela usar o metrô, o trem, o ônibus ou mais de um ônibus, então isso deu uma diferença, fez uma diferença também no fator econômico.*

Aliada ao bilhete único, destaca-se no programa Sistema Interligado à construção de corredores exclusivos chamados de “Passa-rápido” e terminais de ônibus (São Paulo, 2004). No que tange aos corredores, estes se caracterizam como eixos prioritários para os ônibus com faixa à esquerda, muitas vezes segregados, com paradas no *canteiro central*, que faz com que portas abram do lado esquerdo, como também, não sejam interrompidos pelos carros que entram e saem das garagens ou fazem conversões à direita (ULIAN, 2008, p.205).

Isso não quer dizer que em períodos anteriores não existissem corredores exclusivos. Ao contrário. Em 1980, ocorreu a primeira implantação de um corredor

relativamente curto, que era o Paes de Barros. Em 1987, foi inaugurado o corredor 9 de Julho – Santo Amaro, que gerou uma série de críticas em função de seu possível impacto na deterioração do uso do solo lindeiro, o que diminuiu o ímpeto das autoridades em realizar novas implantações. No início da década de 90, implantou-se o Corredor Vila Nova Cachoeirinha- Rio Branco e o Corredor Itapecerica- João Dias, em 2000. Sem contar que, na escala da RMSP, destaca-se o corredor ABD<sup>89</sup>, que foi implantado desde 1988, cruzando as cidades de São Paulo, São Bernardo do Campo, Santo André e Diadema. Em 2010, o corredor ABD amplia-se ligando Diadema ao Brooklin, em São Paulo, totalizando 45 km de extensão, transportando cerca de seis milhões de usuários por mês<sup>90</sup>. O problema é que, até 2002, o Município de São Paulo possuía somente 39,7 km de corredores, bem como a maioria deles não era pensada em rede e nem articulados com outras infraestruturas e gestão de trânsito para privilegiar os transportes coletivos. Em 2002, o Plano Diretor Estratégico de São Paulo propôs a construção de uma rede com 325 km de corredores de ônibus municipais, num total de 117 km planejados até 2006 e 169 km planejados até 2012. Em termos de terminais de ônibus, até 2002, o município de São Paulo possuía 14 terminais de ônibus municipais. Em 2002, propôs a construção de 28 terminais, sendo 5 terminais até 2006 e 23 terminais até 2012; além disso, foi proposta a construção de 1 terminal de ônibus interestadual<sup>91</sup>.

Porém, entre 2003 e 2012, foram implantados aproximadamente 85 km de corredores de ônibus municipais. Em 2003, foram inaugurados 16 km de corredores, a saber, o corredor Pirituba – Lapa – Centro - (16,0 km). Em 2004, foram inaugurados 55,2 km de corredores, entre eles, Guarapiranga - (9,3 km); Ibirapuera - (4,8 km); Rebouças - (9,8 km); Rio Bonito - (31,3 km). Em 2005 e 2006, nada foi construído. Somente em 2007, foram construídos 8,1 km de corredores, apenas no Expresso Tiradentes (Sacomã) - (8,1 km). Em 2008, foram construídos apenas 4 km

---

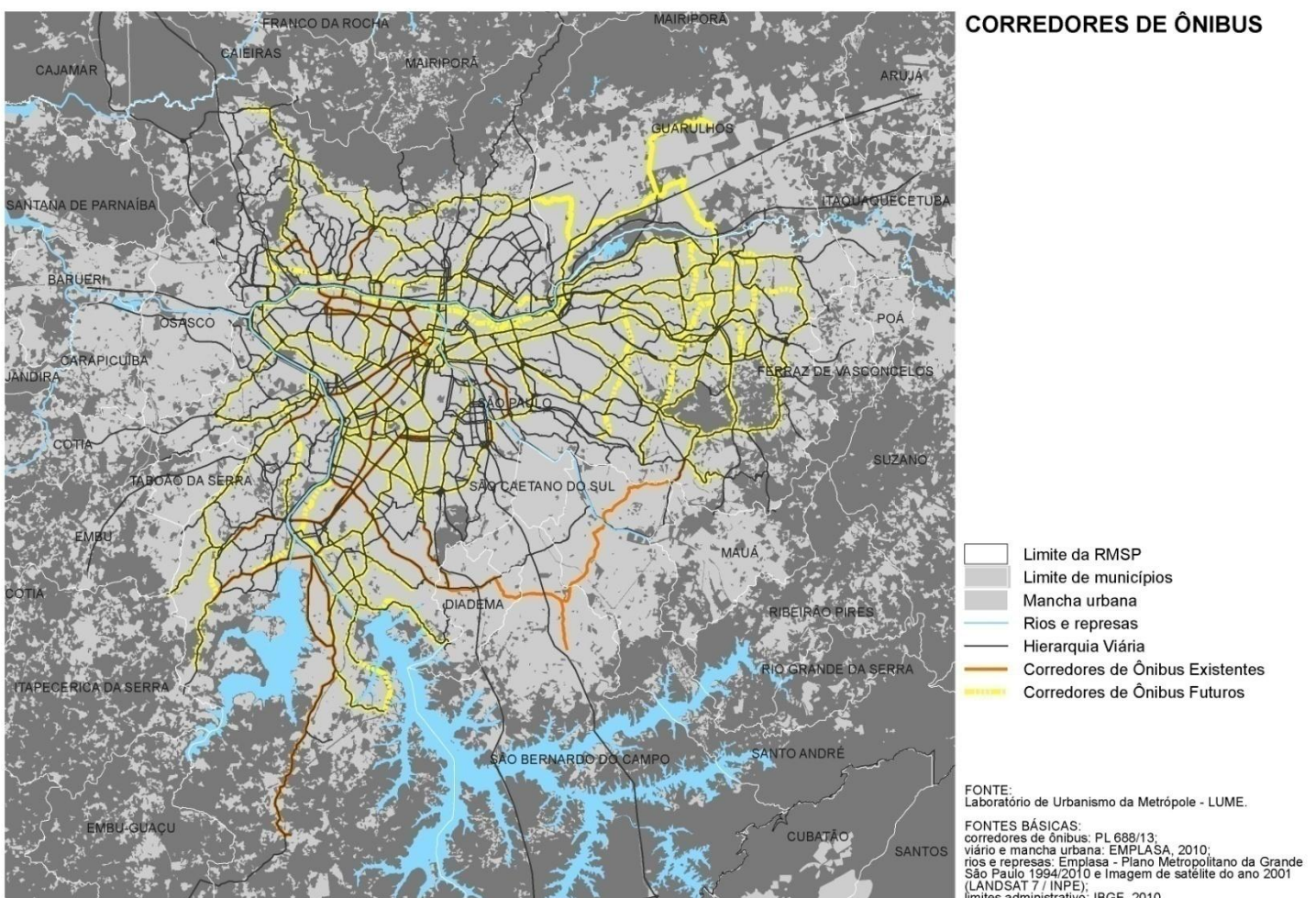
<sup>89</sup> A EMTU é a gestora do sistema, pois desde 1997 foi realizada a primeira concessão no transporte público do país com a transferência oficial da operação do Corredor ABD à Concessionária Metra por 20 anos, além da responsabilidade pela manutenção e conservação da infraestrutura e do sistema viário. Trata-se de um sistema de transporte de média capacidade que hoje é referência nacional e internacional para o setor. <http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/redes-de-transporte/corredores-terminais/corredor-metropolitano-abd/historico.fss>. Acessado em 18/04/2014. “O Corredor Metropolitano (ABD) constitui-se de trechos de vias segregadas e vias comuns, nos quais circulam ônibus a diesel e trólebus, sendo considerado de alta qualidade no deslocamento entre São Paulo e os municípios do ABC Paulista” (ULIAN, 2008, p.211).

<sup>90</sup> <http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/redes-de-transporte/corredores-terminais/corredor-metropolitano-abd.fss>. Acessado em 18/04/2014.

<sup>91</sup> [http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/Mobilidade\\_final.pdf](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/Mobilidade_final.pdf)



de corredores, sendo eles os corredores Ibirapuera (Pedro de Toledo/Borges Lagoa) - (2,0 km) e Ibirapuera (Vereador José Diniz) - (2,0 km) e, em 2009, foi construído apenas 1,5 km, do novo trecho do Expresso Tiradentes (Vila Prudente) - (1,5 km) (Mapa 19). Entre 2010 e 2012, não foi construído um único quilômetro de corredores de ônibus. Entre 2002 e 2012, foram construídos 15 terminais de ônibus municipais, sendo 5 em 2003, 4 em 2004, nenhum em 2005, 2 em 2006, 2 em 2007, nenhum em 2008, 1 corredor em 2009, nenhum terminal entre 2010 e 2011 e, por fim, apenas 1 em 2012<sup>92</sup>.



**Mapa 19 – Mapa dos Corredores RMSP**  
 Fonte: Lume FAU-USP

Isto é, foram construídos apenas 26% dos corredores e 53% dos terminais planejados para 2012 na cidade de São Paulo. O problema mais evidente, em

<sup>92</sup> [http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/Mobilidade\\_final.pdf](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/Mobilidade_final.pdf)

termos de corredores, concentra-se na região leste de São Paulo, onde vivem aproximadamente 3,8 milhões de pessoas<sup>93</sup>. Em consequência disso, não foi possível o estabelecimento de uma ampla rede de transporte integrado que possibilitasse escolhas mais diversas às pessoas. Outra crítica mais específica aos corredores relaciona-se ao fato de muitos deles não contarem com uma faixa de ultrapassagem e pagamento adiantado, típico de um corredor de BRT<sup>94</sup> (Bus Rapid Transit); além do mais, há o fato de não serem totalmente segregados, já que em muitos deles apenas uma faixa pintada de branco delimita o espaço viário para os ônibus.



**Figura 15 – Corredor Rebouças, no detalhe os táxis entre os ônibus**  
Fonte: Ricardo B. Silva

Além disso, na gestão seguinte, do Prefeito José Serra (2004-2006), passa a ser permitida a entrada de Táxi<sup>95</sup>, como também diminui-se sensivelmente a fiscalização, propiciando a invasão por parte dos motoristas de automóveis e motocicletas e, pior do que isto, as obras dos corredores - que poderiam expandir-se - foram interrompidas. O Prefeito José Serra deixa a Prefeitura de São Paulo para

<sup>93</sup> [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados\\_demograficos/index.php?p=12758](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758). Último acesso em 18/06/2014.

<sup>94</sup> “BRT (sigla em inglês para Bus Rapid Transit) é um sistema de transporte rodoviário de alta capacidade, caracterizado por faixas exclusivas de ônibus, estações alinhadas ao eixo central da via, pagamento da tarifa fora dos veículos e operação regular e frequente. O BRT oferece um serviço rápido, confortável, com bom custo-benefício e muita qualidade”. <http://www.itdpbrasil.org.br/attachments/article/166/basics.pdf>. Último acesso em 18/06/2014.

<sup>95</sup> Jornal O Estado de São Paulo, 31/07/2005.

tentar alçar voo na campanha presidencial de 2006, sendo assumida pelo então vice Prefeito Gilberto Kassab. Este, seguindo a linha de seu antecessor, pouco realizou em termos de infraestrutura para o transporte coletivo. Mesmo assim, em 2008, foi eleito Prefeito de São Paulo, mas de qualquer forma sua contribuição na expansão do sistema viário foi quase nula, à exceção da continuidade das obras do polêmico Fura-Fila, atual Expresso Tiradentes<sup>96</sup> (ULIAN, 2008, p.209).

O Prefeito Gilberto Kassab que, na sua plataforma de campanha, em 2008, prometeu a construção de mais 66 km de corredores de ônibus, chegando ao fim de seu mandato com apenas 12 km, algo em torno de 15% do prometido<sup>97</sup>. Prometeu também repassar 1 bilhão de reais para o Metrô<sup>98</sup>, que além de se mostrar como uma política equívoca, terminou seu mandato diminuindo em 45% a verba para o setor de transportes<sup>99</sup>. Além do mais, desmobilizou o transporte executivo, também chamado de fretamento, um serviço diferenciado oferecido como alternativa ao automóvel para a classe média<sup>100</sup>.

A crise da mobilidade urbana, cada vez mais evidenciada pela sociedade, tornar-se-ia um elemento fundamental no debate eleitoral de 2012. Na campanha polarizada pelos candidatos José Serra (PSDB) e Fernando Haddad (PT), foram várias promessas de campanhas relacionadas ao tema. Fernando Haddad, que justamente tinha como uma das principais bandeiras de campanha o Bilhete Único mensal, foi eleito Prefeito de São Paulo, em 2012. Porém, empossado em 2013, viu-se neste mesmo ano em meio a uma das maiores manifestações populares na cidade de São Paulo, em junho de 2013, que teve como estopim o aumento de 0,20 centavos na passagem do ônibus<sup>101</sup>.

---

<sup>96</sup> *Iniciado na gestão 1997-2000 com o nome de "Fura-Fila" e previsto para atuar como uma via elevada sobre a qual circulariam VLPs (Veículos Leves sobre Pneus) entre a região do Sacomã e o Centro da Capital, o projeto sofreu alterações na gestão seguinte, levando o nome de "Paulistão", e sendo novamente remodelado na gestão atual, quando foi nomeado de Expresso Tiradentes, mudando-se o projeto para que seja um corredor exclusivo elevado de ônibus até a Cidade Tiradentes. Em março de 2007, finalmente foi inaugurado o primeiro trecho, de 8 km, entre a estação Mercado, no Parque Dom Pedro II, e o terminal Sacomã, construído para este propósito e também para atender as linhas municipais da região do Sacomã e as intermunicipais, que têm como destino os municípios do ABC Paulista. O Expresso Tiradentes será um corredor exclusivo de ônibus com 31,8 km de extensão e, quando concluído, ligará o Parque D. Pedro II à Cidade Tiradentes, na zona Leste da cidade. Está em obra o trecho que ligará o corredor até a Vila Prudente, com 2,8 km, no qual haverá integração com a linha 2 - Verde, do metrô, já referida anteriormente (ULIAN, 2008, p.209).*

<sup>97</sup> <http://epocasaopaulo.globo.com/vida-urbana/os-desafios-de-haddad/>. Último acesso em 18/06/2014.

<sup>98</sup> <http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,em-clima-de-eleicao-kassab-promete-mais-r-1-bi-para-metro,146154,0.htm>. Acessado em 24/04/2014.

<sup>99</sup> <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/node/17481>. Acessado em 24/04/2014.

<sup>100</sup> Este tema será tratado com mais detalhes no capítulo 6.

<sup>101</sup> Este tema será tratado com mais detalhes no capítulo 7.

Após esses eventos, o Prefeito Fernando Haddad decidiu criar algumas medidas voltadas aos transportes coletivos, com destaque à chamada “Operação Dá Licença para o Ônibus”, que visava destinar um espaço do sistema viário para os ônibus, em um determinado período do dia, através da faixa exclusiva à direita do leito carroçável<sup>102</sup>. Essa operação iniciou-se em 19 de agosto de 2013<sup>103</sup>, com a meta inicial de 150 km até 2016<sup>104</sup>, mas atualmente já conta com 327km de faixas exclusivas implantadas na cidade de São Paulo<sup>105</sup> (Mapa 20). Para Tácito Piu da Silveira, da SPTrans, a questão das manifestações impulsionou o estabelecimento dessas faixas preferenciais em toda da cidade de São Paulo, assim nas suas palavras:

*Acho que quando as manifestações surgiram se falava muito na questão da tarifa, porque a tarifa tinha aumentado, se eu não me engano de 3 reais para 3,20, isso foi um dos estopins do que a gente entende como as manifestações de junho. As manifestações por melhorias nas condições de transporte são justas, porque de fato a gente poderia ter um sistema melhor, e acho que se teve uma consequência disso foi essa aceleração na prioridade do sistema viário por exemplo dos ônibus. Acho que isso foi benéfico. Se a gente tinha um plano de 150 quilômetros de faixas à direita, por conta da aceleração esses 150 viraram 300. Eu acho que isso é certamente fruto da reivindicação social.*

De acordo com a pesquisa Ibope (2003), 93% dos entrevistados foram favoráveis à ampliação das faixas exclusivas para os ônibus, 5% são contra a ampliação das faixas exclusivas e 1% não sabe/ não respondeu (Ibope, 2013). Para corroborar com a pesquisa, Tácito Piu da Silveira, reflete:

*Pelo menos até agora mostraram reação favorável em relação aos corredores, nas pesquisas divulgadas pela imprensa. A gente sente algumas reclamações, a gente percebe também manifestações contrárias mesmo de editoriais de grandes jornais da cidade, questionando se essa é uma medida que tem que ser feita ou não, mas ao que parece, mesmo entre os motoristas, uma boa parcela deles entende que você tem que fazer alguma coisa, para melhorar o fluxo,*

---

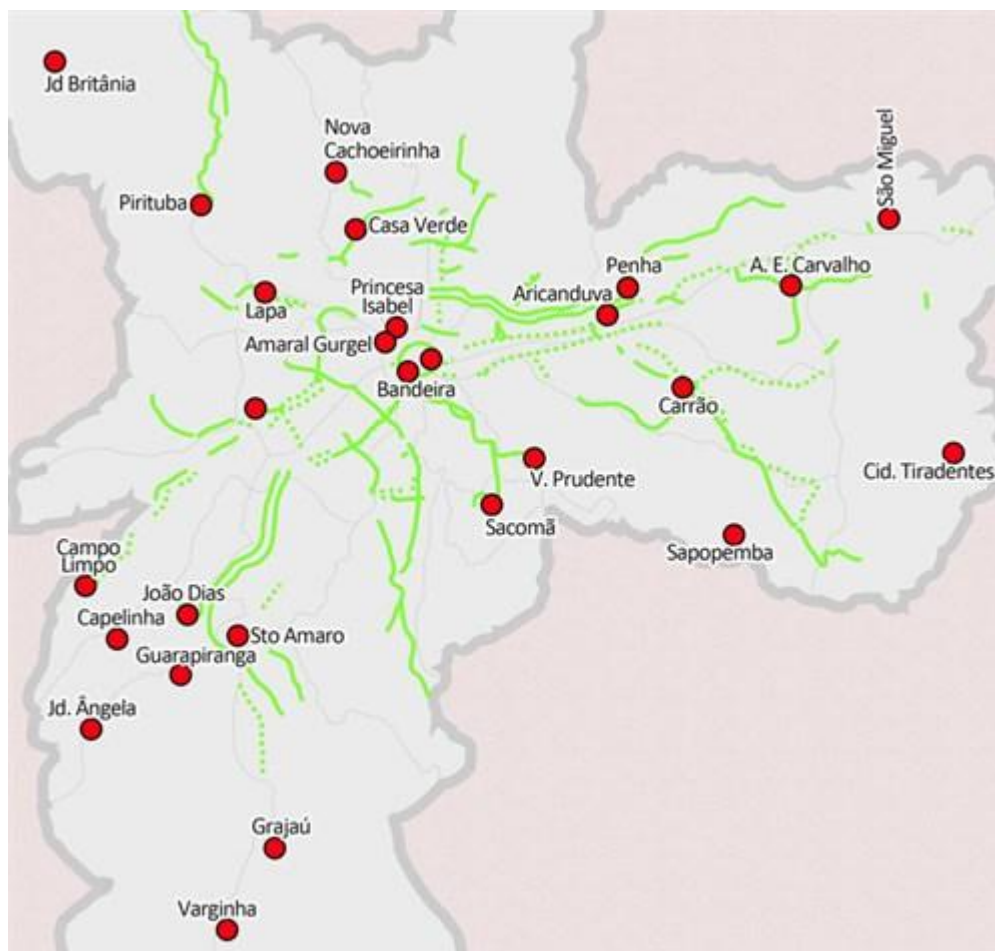
<sup>102</sup>As faixas preferenciais são destinadas aos ônibus circularem do lado direito da pista, em horários pré-determinados, onde os veículos de passeio e táxis estão proibidos de circularem nestes horários sob a pena de multa de 53,20 reais e três pontos na carteira. <http://www1.folha.uol.com.br/infograficos/2013/08/24144-faixas-exclusivas-e-corredores-de-onibus-em-sao-paulo.shtml>. Último acesso em 19/06/2014.

<sup>103</sup><http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/08/1327464-cet-implanta-mais-tres-faixas-exclusivas-e-amplia-corredor-de-onibus.shtml>. Último acesso em 19/06/2014.

<sup>104</sup><http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=163273>. Último acesso em 19/06/2014.

<sup>105</sup><http://www.cetsp.com.br/consultas/da-licenca-para-o-onibus/o-programa.aspx>. Último acesso em 19/06/2014.

*melhorar a qualidade do transporte. O congestionamento é muito ruim, é ruim para quem toma o transporte coletivo, é ruim para quem tem transporte individual.*



**Mapa 20 – Mapa das faixas exclusivas à direita**

Fonte: <http://www.cetsp.com.br/consultas/da-licenca-para-o-onibus/mapa.aspx>. Último acesso em 19/06/2014.

Mas esse processo não se deu de forma tranquila. Ao contrário. Tanto que uma parte da imprensa posicionou-se de maneira adversa à medida. Um exemplo mais evidente refere-se ao editorial do Jornal Estado de São Paulo, de 10 de outubro de 2010, intitulado “*Demagogia da Mobilidade*”<sup>106</sup>, que criticou abertamente o estabelecimento das faixas exclusivas para os ônibus, no que concerne à falta de um melhor planejamento, como também, atrelando esta medida como uma política de toque de caixa para sua implantação, porém beira ao delírio com frases de efeito como esta: “*Essa má vontade com o transporte individual prejudica a cidade. Não se*

<sup>106</sup> <http://www.estadao.com.br/noticias/impreso.a-demagogia-da-mobilidade.1084038.0.htm>. Acessado em 12/10/2013.

*discute a necessidade de dar prioridade ao transporte público e, no caso dos ônibus, de aumentar sua velocidade*<sup>107</sup>. Neste acinte, ainda conclui: “*Hoje, o que se vê são todos esses veículos, às vezes quase vazios, disputando entre si aquele espaço. E muitos invadem as poucas faixas destinadas aos carros para fugir do congestionamento nos corredores e faixas [...] É preciso, em suma, mais planejamento e menos demagogia*”<sup>108</sup>.

Ou seja, a crítica não se sustenta porque a base de toda a argumentação é a falta de planejamento e não a necessidade premente que se pense em termos de equidade do espaço urbano, no caso da mobilidade, evidentemente, aos usuários de ônibus, que historicamente são a maioria sem nenhuma prioridade no viário. Além do mais, uma crítica para além do superficial, na verdade era apontada já na década de 1970, como vimos, em André Gorz, que justamente denomina de “ideologia social do automóvel” como a apropriada demagogia de uma promessa irrealizável, que se fez crer na fé que os motoristas dos carros seriam portadores de velocidade como um valor absoluto para todo sempre.

Outra matéria de tom crítico ao estabelecimento das faixas exclusivas para ônibus destaca-se na Revista Época São Paulo<sup>109</sup> que, publicada em dezembro de 2013, na capa colocava a questão se o motorista de automóvel deixaria de usá-lo para utilizar o transporte coletivo, e cita: “*Haddad achava mesmo que o paulistano deixaria o carro em casa?*”. Mais do que isto, a matéria sugeria que o congestionamento, numa via como a Av. 23 de Maio, que está estampada na capa desta revista, teria sido inventado pelas faixas exclusivas para os ônibus: “*A imagem dos corredores de ônibus vazios, enquanto as pistas destinadas a carros estão apinhadas, se tornou o melhor reflexo da situação atual do trânsito paulistano*”<sup>110</sup> (Figura 16).

---

<sup>107</sup> Idem.

<sup>108</sup> Idem.

<sup>109</sup> <http://epoca.globo.com/regional/sp/vida-urbana/noticia/2013/12/bimobilidadeb-de-haddad.html>. Último acesso em 19/06/2014.

<sup>110</sup> Idem.



**Figura 16- Imobilidade de Haddad**

Fonte: <http://epoca.globo.com/regional/sp/vida-urbana/noticia/2013/12/bimobilidade-de-haddad.html>.

Último acesso em 19/06/2014.

No fundo, o que está em jogo é a inversão do privilégio histórico dos automóveis no sistema viário, e que, indubitavelmente, choca-se com importantes interesses econômicos que ganham coro em jornais e revistas, na tentativa de garantir um último suspiro de um modelo urbano insustentável, que é o autoviário. Além disso, uma mudança cultural coloca-se como um desafio, já que historicamente foi produzida uma mentalidade à classe média que emperra a utilização do transporte público coletivo, onde este é visto por um viés depreciativo em relação ao automóvel, relacionado com *status* e reconhecimento social, assim analisado por Tácito Piu da Silveira:

*O brasileiro está muito acostumado, principalmente nos grandes centros, nas grandes capitais, a utilização do automóvel até como um símbolo de status. Eu conheço pessoas que 'não vou entrar num ônibus, eu tenho meu carro, meu ar condicionado, tenho a flexibilidade de ir para onde eu quero, na hora que eu quero, eu não vou ficar no sufoco com um monte de gente', isso é muito forte ainda. Isso é muito forte na população de classe média, principalmente classe média, classe média alta. Existe e sempre vai existir a opção de alguém preferir o carro, é evidente, agora se você tiver um sistema*

*que dê velocidade, dê rapidez, dê conforto, que você não fique espremido, que tenha uma frequência rápida, bastante favorável, por que eu não vou deixar o carro em casa e só fim de semana, deixar de pagar estacionamento, ou deixar de procurar uma vaguinha na rua, que já não se acha mais, correr o risco de não encontrar mais o carro, se eu posso pegar um ônibus que vai me deixar rapidamente em casa ou onde quer que eu vá. Então acho que esse cuidado com o transporte coletivo, que tem que se ter, porque é uma necessidade básica de locomoção, de mobilidade, para acessar todos os locais da cidade, eu acho que tem que ser melhorado sim, vai ser melhorado, está sendo melhorado, e o motorista do carro aos poucos ele vai... se tiver essa eficiência no transporte coletivo, o motorista do automóvel migra, e é para isso que a gente está trabalhando, para melhorar, e melhorando... Trabalhamos com essa hipótese, quer dizer, vários estudos já mostraram, várias ações feitas em muitas outras cidades, que você não tem como resolver o problema de congestionamento na cidade na base do automóvel, você tem que resolver com transporte coletivo. Então a SPTrans não tem nenhuma atuação específica para reprimir o uso do automóvel, muito pelo contrário, a gente tem uma atuação para favorecer o uso do coletivo.*

Mas de qualquer forma, parte da classe média ressentem-se da perda do privilégio histórico, porém Tácito Piu da Silveira, assevera:

*Porque as pessoas estão no sufoco, estão dentro do ônibus, muito veículo, muito carro particular, sempre foi território do automóvel, para ter uma infraestrutura para ônibus apesar de ser um corredor importante, carregar muita gente no ônibus, nunca foi uma prioridade. A prioridade sempre foi o fluxo do automóvel. E nesse momento se inverteu essa lógica, foi criada a faixa exclusiva muito a contragosto de muitos setores da sociedade, e vai permanecer com essa faixa exclusiva até que o corredor fique pronto*

Assim, as faixas exclusivas à direita são na verdade apenas uma etapa inicial, que já trazem ganho de tempo de quem a utiliza, segundo a CET, algo em torno de 38 minutos/dia<sup>111</sup>, como também aponta a necessária destinação do espaço no sistema viário para o estabelecimento, em algumas delas, dos corredores exclusivos, assim descrito nas palavras de Tácito Piu da Silveira:

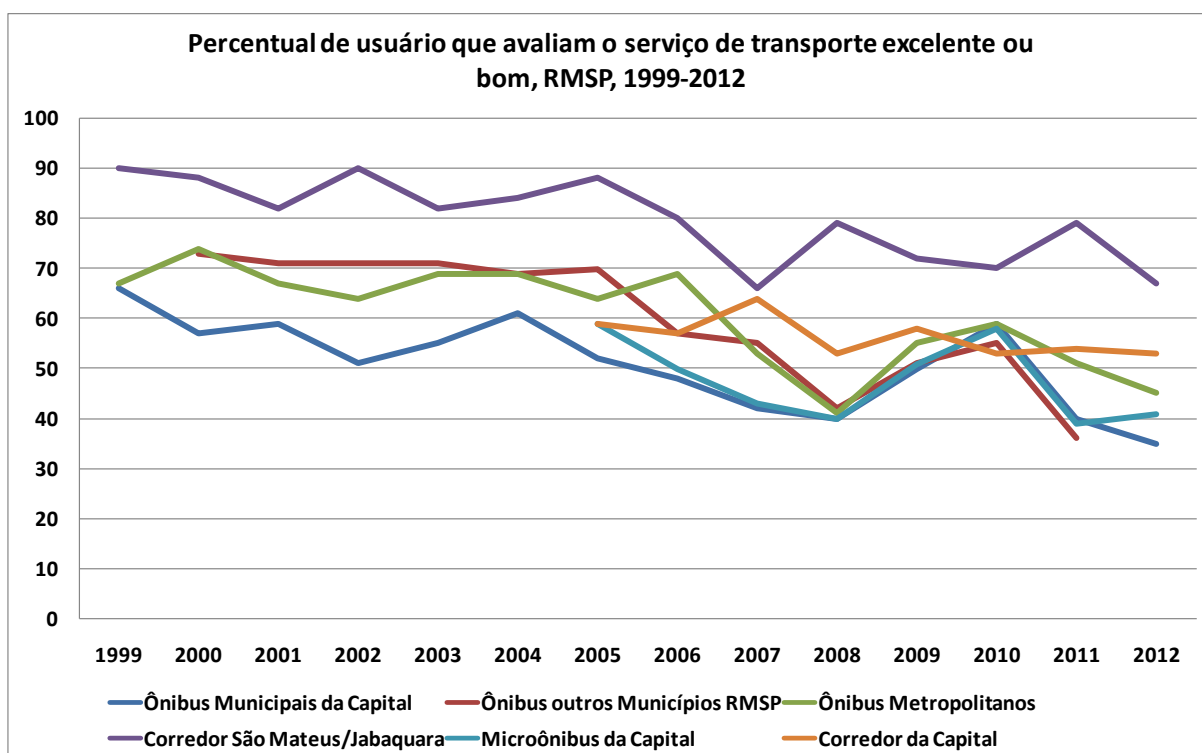
*O importante que teve uma diferença mais recentemente, você percebeu que, não que isso seja uma novidade, mas que você pode implantar faixas à direita num ritmo mais acelerado, para garantir o espaço viário, para a circulação do coletivo, enquanto em algumas avenidas você não tem a implantação do projeto do corredor à esquerda, então a faixa direita está sendo pensada como uma espécie de estágio anterior, então você faz primeiro a faixa à direita (um precursor) uma precursora.*

---

<sup>111</sup><http://www.cetsp.com.br/noticias/2013/12/20/com-faixas-exclusivas.-ganho-do-paulistano-no-onibus-e-de-38-minutos-dia.aspx>. 18/04/2014.



Mas enquanto essa meta não se torna realidade, constata-se que o nível de satisfação com o transporte coletivo sobre pneus encontra-se em níveis cada vez mais baixos. Os ônibus municipais da capital, que em 1999 tinham um percentual de 66% de usuários que o consideravam como excelente ou bom, em 2012, esse percentual cai para 35%. Já os ônibus municipais de outros municípios da RMSP computavam 73% de usuários que o consideravam como excelente ou bom, em 2011, cai para 37%. Em 1999, os ônibus metropolitanos representavam cerca de 67% de usuários que os consideravam como excelente ou bom, em 2012, chegou a 45%. Os micro-ônibus (lotações) de São Paulo, em 2005, eram de 59% e, em 2012, caem para 45%. Os corredores da capital de 53%, em 1999, caem para 53%, em 2012. Já o corredor ABD, Corredor São Mateus/Jabaquara, em 1999, o percentual de passageiros que o considerava excelente ou bom era de 90% e cai em 2012 para seu menor nível com 67%, mas mesmo assim superior a todos os outros avaliados (ANTP, 2013) (Gráfico 23).



**Gráfico 23 – Percentual de usuários que avaliam o serviço de transporte como excelente ou bom, RMSP, 1999-2012.**

Fonte: ANTP/ Org. Ricardo B. Silva <http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>. Acessado em 04/12/2013.

Por fim, apesar de experiências que vão ao encontro do privilégio do transporte coletivo em São Paulo, as faixas exclusivas à direita mais demarcam um direito há muito tempo abandonado de uma parcela expressiva que usa ou poderia usar o transporte coletivo. Além do mais, o Bilhete Único Mensal e Semanal já são uma realidade em São Paulo<sup>112</sup> que, indubitavelmente, vem possibilitando a ampliação da acessibilidade de uma parcela importante das pessoas em seus deslocamentos diários. Porém, resta saber até que ponto o Prefeito Fernando Haddad (PT), com um mandato com baixa aprovação pela sociedade<sup>113</sup>, empreenderá uma política de mobilidade mais efetiva com a construção de corredores de ônibus, integrando os demais modais motorizados e não motorizados, que avance no sentido de promover a um modelo mais eficiente, sustentável e atrativo as pessoas que utilizam transporte público coletivo cotidianamente na metrópole de São Paulo.

### 3.2.2. Transportes Coletivos Sobre Trilhos

No que concerne ao transporte coletivo sobre trilhos, verifica-se a iniquidade e o enfoque mais vinculado ao mercado do que aos serviços prestados à sociedade, tal como os transportes coletivos sobre pneus. Mais do que isto, essas histórias juntam-se, entrelaçam-se e definem, portanto, o transporte coletivo precário como tal nos é apresentado na contemporaneidade. Isso porque tanto o abandono das

---

<sup>112</sup>Sobre o Bilhete único mensal: “Em cerimônia na Prefeitura de São Paulo, o prefeito Fernando Haddad (PT) e o governador do Estado, Geraldo Alckmin (PSDB), anunciaram nesta quinta-feira, 21, a implantação do Bilhete Único Mensal Integrado. Uma das bandeiras da campanha do prefeito petista, o bilhete mensal custará, conforme a promessa, a partir de R\$ 140 e entrará em funcionamento no próximo dia 30 [...] Com validade de 31 dias, o Bilhete Único Mensal poderá ser utilizado para transporte comum - ônibus, metrô e trem - e também para a integração (ônibus +trem/metrô). O usuário terá que optar pelo tipo de carregamento: só ônibus, só trilhos ou integração. No caso da integração, o valor mensal para recarga é de R\$ 230. Em todos os casos haverá a opção de 50% da recarga para estudantes. Segundo a prefeitura, até o momento 141 mil usuários já se cadastram”<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,haddad-e-alckmin-anunciam-bilhete-unico-mensal-integrado,1099088>. Acessado em 18/04/2014.

<sup>113</sup> De acordo com o Jornal Folha de São Paulo em dezembro de 2013, a “Pesquisa feita pelo Datafolha na quinta e na sexta-feira da semana passada mostra que Haddad tem 18% de aprovação entre os paulistanos, mesmo índice que tinha depois do auge dos protestos”. <http://www1.folha.uol.com.br/poder/2013/12/1379345-reprovacao-a-haddad-e-similar-a-de-pitta-e-kassab.shtml>. Acessado em 25/04/2014.

ferrovias, que se originaram em São Paulo ainda na segunda metade do século XIX, quanto o atraso do metrô como sistema de transporte de massa – que passou a operar apenas na década de 1970 -, são resultados de um mesmo processo, a saber: a modernização relacionada ao modelo rodoviarista, iniciada com mais ênfase nos ônibus, completada e ultrapassada pelos automóveis.

Esse processo revela-se mais factível ainda no caso dos bondes elétricos na cidade de São Paulo, pois inaugurados com toda a pompa e galhardia em 1900, passariam a simbolizar todo o progresso em uma cidade extremamente modesta como São Paulo no início do século XX. Homens bem vestidos, com seus ternos e chapéus, assustaram-se quando viram pela primeira vez a máquina andando sozinha, sem a necessidade de nenhum animal para puxar a composição. Pouco mais de vinte anos depois, tornava-se um estorvo nas ruas. Uma construção política, econômica e social confluiu para fazer valer o ônibus como a saída viável. O modelo rodoviário, que inicia sua jornada na década de 1930, cresceria junto com a morte lenta e gradual do sistema de bondes elétricos, que teve seu ocaso no ano de 1968 e, atualmente, varrido definitivamente do espaço viário urbano da cidade de São Paulo.

Neste interregno, o transporte ferroviário perdia espaço cada vez maior para ao transporte rodoviário. É bem verdade que, quando se fala de transporte ferroviário, faz-se necessária a diferenciação dos trens das ferrovias de São Paulo, atualmente, operados pela CPTM e dos trens operados pela Cia. do Metrô. Não faz parte do escopo desse trabalho aprofundar nesta particularidade. Nem mesmo é interesse dessa pesquisa em aprofundar na questão histórica desse processo, como também não se enseja, neste capítulo, uma análise exaustiva sobre as políticas de transportes relacionadas a este setor, tampouco se furtar a elas. Mesmo porque importantes pesquisas já foram direcionadas neste sentido (ZIONI, 1999; MELLO, 2000; LAGONEGRO, 2003; MUNIZ, 2005; STEFANI, 2007; ULIAN, 2008; LUZ, 2010; PEREIRA, 2013; ISODA, 2013). Porém, o objetivo mais premente neste capítulo é compreender as consequências dessas políticas de transportes relacionadas às condições de mobilidade cotidiana das pessoas que se embalam nos transportes coletivos sobre trilhos. Para tanto, faz-se necessário compreender esse processo em pelo menos dois momentos especiais, tal como no capítulo

anterior: a década de 1990 – referente ao abandono e a década de 2000 em diante – correspondente ao discurso.

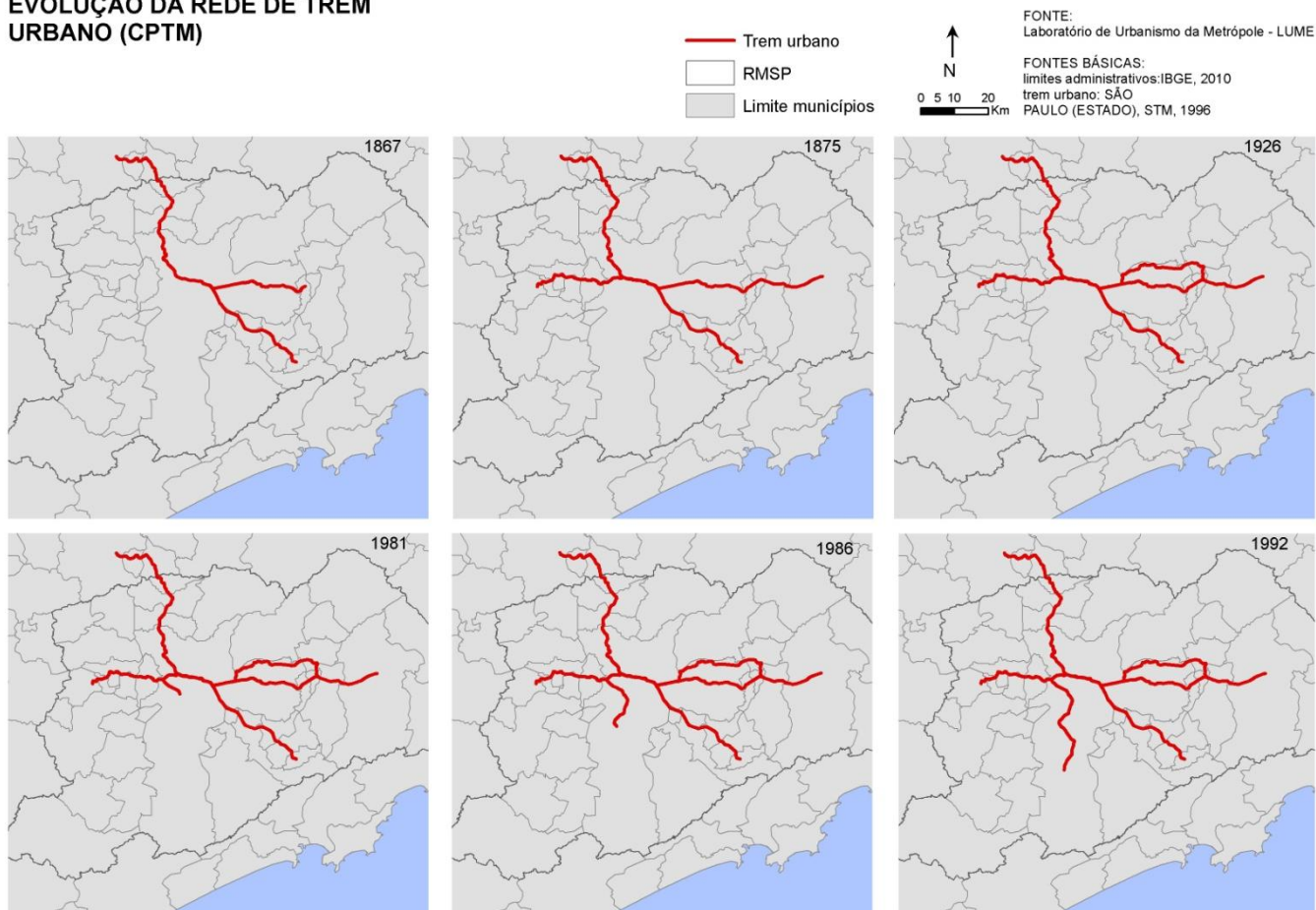
Como verificado no mapa 21, a CPTM é resultado da construção das ferrovias advindas do século XIX e, portanto, tem como um maior desafio modernizar seu sistema centenário, que há muito tempo fora abandonado, ou senão era priorizado como transporte de carga. Desde 1867, quando foi inaugurada a primeira ferrovia em São Paulo, a São Paulo Railway, uma série de outras seriam inauguradas, cumprindo um importante papel na distribuição de cargas, especialmente o café. Essas ferrovias, operadas basicamente por empresas privadas, tiveram o direito em contrato normalmente por cerca de 90 anos. Findo este período, em 1946, o governo federal passou a assumir as linhas de São Paulo Railway, sendo administradas posteriormente, em 1957, pela Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA), que unificou o sistema ferroviário nacional. Em 1971, seria a vez do Governo do Estado de São Paulo criar a Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), fundindo cinco diferentes ferrovias, com o objetivo de unificar a rede de transporte ferroviário estadual e modernizar sua estrutura. Em 1984, foi criada a Cia. Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU), responsável pela administração do transporte suburbano das ferrovias federais. A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) assumiu parte da rede da CBTU dentro da região metropolitana de São Paulo e os trens da Fepasa, passando a funcionar definitivamente em 1996 (KÜHL, 1998, p.136; STEFANI, 2007, p.37-81; ULIAN, 2008, p.119-124; LUZ, 2010, p.30-33).

A CPTM atualmente conta com uma extensão total de 260,8 km, composta por 90 estações, sendo seis linhas principais: a linha 7 (Luz-Jundiaí); a linha 8 (Júlio Prestes – Itapevi); a linha 9 (Osasco – Grajaú); a linha 10 (Brás – Rio Grande da Serra); a linha 11 (Luz – Estudantes); a linha 12 (Brás – Calmon Viana)<sup>114</sup> (Mapa 21).

---

<sup>114</sup>[http://www.cptm.sp.gov.br/e\\_companhia/gerais.asp](http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/gerais.asp). acessado em 21/04/2014.

## EVOLUÇÃO DA REDE DE TREM URBANO (CPTM)



**Mapa 21 – Evolução da Rede de Trem Urbano (CPTM)**

Fonte: Lume FAU-USP

O metrô de São Paulo inicia tardiamente suas atividades, em 1974, porém sua concepção teve longa gestação, estendendo-se de 1927 (projeto Light), com o próprio Prestes Maia, que incluía o metropolitano no Plano de Avenidas. Em 1937, a empresa alemã Gruen Bilfiger visava um sistema subterrâneo em moldes efetivamente metropolitanos. Em 1944, o engenheiro Mario Lopes Leão desenvolvia sua monografia “O metropolitano em São Paulo” que, premiada pelo Instituto de Engenharia, sugeria uma linha circular, que acompanharia o Perímetro de Irradiação. Em 1956, foi desenvolvido o Anteprojeto de um sistema de transporte rápido metropolitano presidida por Prestes Maia, que previa uma rede metropolitana para São Paulo de cerca de 10 km, dividida em cinco linhas, embora afirmasse que esta deveria ser executada após a melhoria dos transportes existentes e a

construção da Segunda Perimetral. Mas foi somente em 1966, com a criação o Grupo Executivo do Metrô (GEM), embrião da atual Companhia do Metropolitano, na administração de Faria Lima (1965-69) que, efetivamente, retomou-se de forma decisiva a implantação do metrô. A proposta vencedora foi a do consórcio das firmas Hochtief-Montreal-Deconsult (HMD), que propunha um sistema integrado à ferrovia. Com o contrato assinado, em 1967, e os estudos oficialmente entregues, em 1968, bem como a assinatura dos contratos para a construção do primeiro trecho da linha norte-sul e, no mesmo ano, começam os trabalhos de escavação. Mas foi somente em 1974 que o metrô viria a ser inaugurado (Cf. MELLO, 2000, p.51;188; ZIONI, 2002, p.136-139; LAGONEGRO, 2003, p.109-146; MUNIZ, 2005, p.59-151; STEFANI, 2007, p.139-142; ULIAN, 2008, p.157).

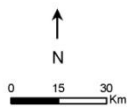
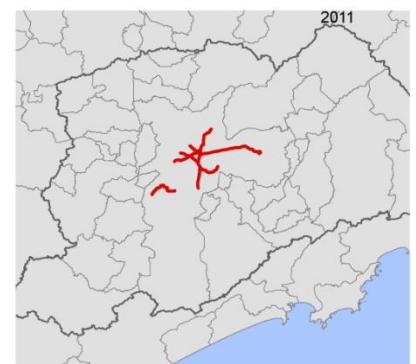
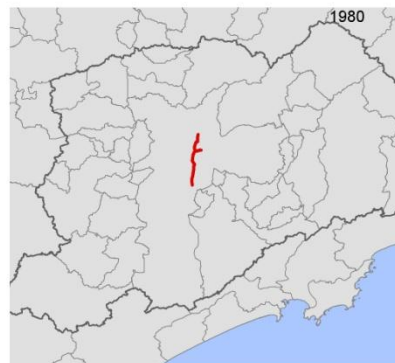
Com base no mapa 22, verifica-se que atualmente o sistema metroviário possui 74,3 km de extensão e conta com 64 estações, dividido em quatro linhas: 1-Azul (Jabaquara - Tucuruvi); 2-Verde (Vila Prudente - Vila Madalena); 3-Vermelha (Corinthians-Itaquera - Palmeiras-Barra Funda) e 5-Lilás (Capão Redondo - Largo Treze) e, diariamente, em sua malha metroviária transportam cerca de 4,5 milhões de passageiros<sup>115</sup> (Mapa 22).

---

<sup>115</sup><http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/quem-somos/index.aspx>. Acessado em 22/04/2014.

## EVOLUÇÃO DA REDE DE METRÔ

- Metrô Existente
- Limite municípios
- Limite da RMSP



FONTE:  
Laboratório de Urbanismo da Metrópole - LUME

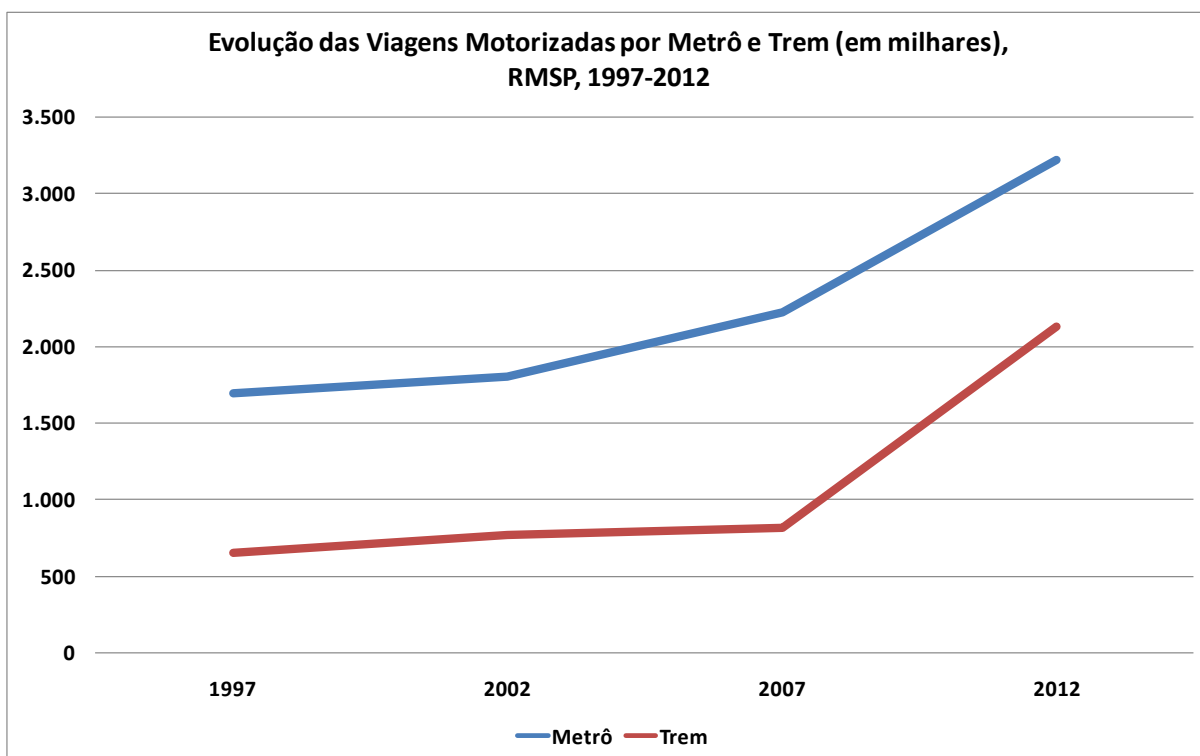
FONTES BÁSICAS:  
limites administrativos: IBGE, 2010  
metrô: SÃO PAULO (ESTADO), STM, 1996

### Mapa 22 – Evolução da rede de metrô

Fonte: Lume Fau-USP

Apesar do abandono dos trens e da construção tardia do metrô, pode-se constatar que o transporte coletivo sobre trilhos assume uma importância cada vez mais evidente no que concerne à mobilidade cotidiana das pessoas na RMSP. Como vimos no capítulo anterior, com base nas pesquisas OD do Metrô, pode se constatar que, desde a década de 1970, as viagens diárias motorizadas realizadas por trem na RMSP traduzem-se como uma fatia modesta no total de viagens motorizadas; além do mais, essas viagens conheceram uma involução ainda maior na década de 1990. Na verdade, essas viagens motorizadas por trem passaram a crescer somente nos anos 2000 em diante. Em 1997, as viagens diárias motorizadas por trem ficaram na casa dos 649 mil, o que representou 3,1% do total, apresentando uma queda percentual de aproximadamente 27% em relação a 1987. Em 2002, essas viagens ampliaram-se para 765 mil, porém continuando a perfazer cerca de 3,1% do total das viagens motorizadas. Cinco anos depois, em 2007, as viagens diárias em trens subiram para 815 mil, 3,2% do total. E, em 2012, essas

viagens conhecem um intenso crescimento, saltando para 2,1 milhões, algo em torno de 7%. (Metrô, 1997, 2002, 2007, 2012). Já o sistema metroviário que, como vimos, iniciou suas operações na cidade de São Paulo na década de 1970, com base na pesquisa supracitada, verifica-se que se inicia praticamente no mesmo patamar que as viagens no trem, porém diferentemente deste, as viagens diárias de metrô conheceriam somente a tendência de ampliação, inclusive na década de 1990, quando há uma diminuição das viagens diárias por trem. Em 1997, aumentou para 1,6 milhões, cerca de 8,23% do total. Em 2002, chega a 1,8 milhões de viagens diárias, 7,3% do total. Em 2007, elas avançaram para 2,2 milhões de viagens de metrô diariamente, 8,8%. Por fim, em 2012, pulou para 3,2 milhões de viagens diárias, algo aproximado a 11% do total (Gráfico 24).



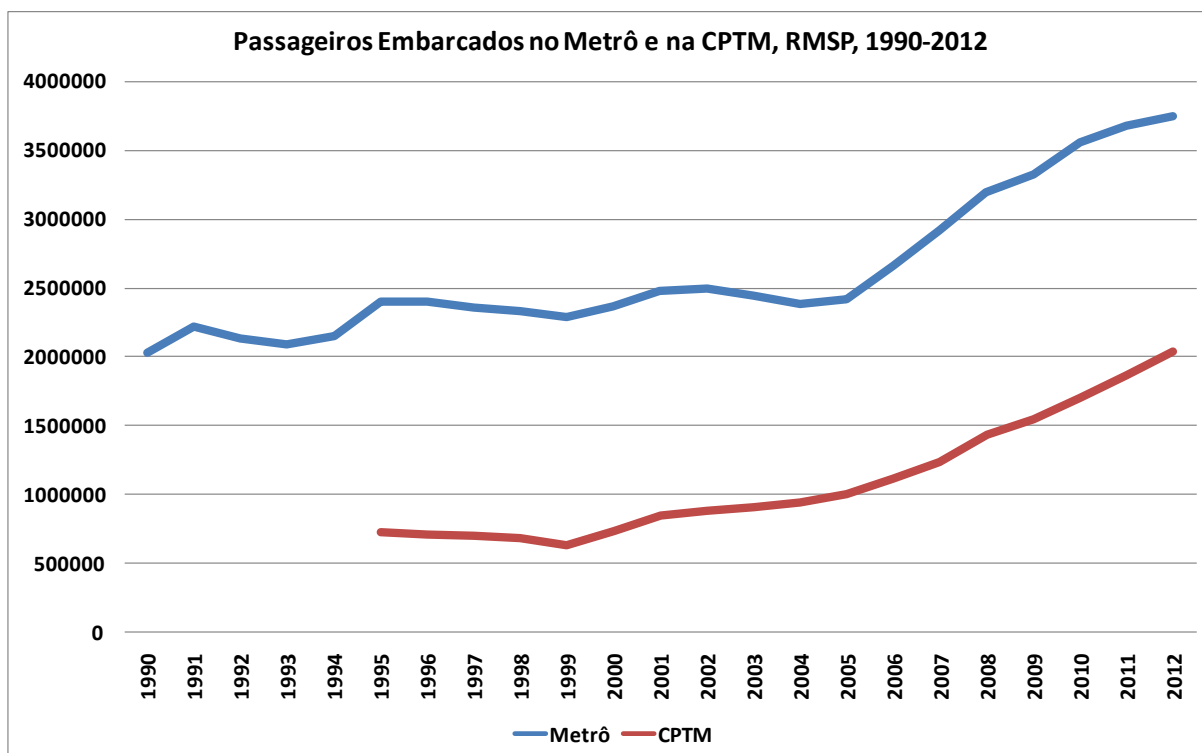
**Gráfico 24 – Evolução das viagens motorizadas por metrô e trem, RMSP, 1997-2012**

Fonte: Metrô, 1997, 2002, 2007 e 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Em termos de passageiros embarcados na CPTM, é possível verificar tendência semelhante. Com base nos dados da CPTM, verifica-se que a partir de 1995 o número de passageiros embarcados nos seus trens chegou a 727.941; esse número cai até 1999 para 637.582. Em 2000, o número de passageiros aumenta para 739.649 e, partir desse ano em diante, o número de passageiros embarcados



aumentaria até 2012, quando essa série histórica é analisada. Em 2005, pela primeira vez, ultrapassa-se a casa dos 1 milhão de passageiros embarcados. Em 2012, sete anos depois, pela primeira vez se avançou para além dos 2 milhões de passageiros embarcados, ou seja, uma ampliação de 180% no período citado. Já no que concerne aos passageiros embarcados no Metrô, tal como nas viagens diárias, constata-se uma evolução contínua a partir da década de 1990. Os passageiros embarcados no metrô, em 1990, chegaram à média diária de 2 milhões. Nos anos 2000, esse número chega a 2,3 milhões. Em 2008, os passageiros embarcados no metrô ultrapassam a barreira de 2 milhões e chegam a 3,1 milhões. Em 2012, esse número chega a 3,7 milhões, o que representou um aumento de aproximadamente 85%.



**Gráfico 25 – Passageiros embarcados no metrô e na CPTM, RMSP, 1990-2012.**

Fonte: Coordenadoria Técnica de Estudos e Informação, Metrô; Departamento de Planejamento de Transporte, CPTM/ Org. Ricardo B. Silva

Ou seja, pode-se verificar que, na década de 1990, a CPTM e o Metrô tiveram movimentos distintos, pois a primeira conhece uma involução no número de viagens diárias e de passageiros, e o segundo conhece uma ampliação no número de viagens diárias e de passageiros. Nos anos 2000 em diante, observa-se uma elevação do número de viagens diárias e de passageiros embarcados, tanto na

CPTM quanto no Metrô. Porém, faz-se necessário então compreender os problemas relacionados a ambas as companhias na década de 1990, como também no período mais recente, que compreende o aumento de passageiros, mas sem que fosse configurada uma melhora sensível no sistema de transportes coletivos sobre trilhos.

No que concerne à CPTM, as condições objetivas de sua criação estavam dadas no contexto da década de 1990, isso porque o processo de privatização que abateu o setor ferroviário vinculou-se muito mais ao transporte de cargas - que na visão empresarial era mais rentável - como também a própria Constituição Brasileira de 1988, que definia que os serviços ferroviários de transporte urbano de passageiros seria uma atribuição dos governos estaduais (LUZ, 2010, p.28).

É justamente neste contexto que se deu formação de uma empresa estatal de economia mista, que controlaria todo o transporte ferroviário de passageiros em São Paulo: a CPTM. Esta empresa teve sua criação autorizada pela Lei nº7.881 de 28 de maio de 1992, segundo a qual a nova Companhia deveria assumir os sistemas de trens da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) em substituição à CBTU e à FEPASA, de forma a assegurar a continuidade e melhoria dos serviços<sup>116</sup>.

Mas o processo de formação da CPTM não foi automático a partir da lei de sua criação, tanto que somente em 1996 passaria a funcionar em sua plenitude (STEFANI, 2007, p.236; LUZ, 2010, p.32). Esta empresa passou a estar vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM) - órgão no qual estão vinculadas também o Metrô, a EMTU e a EMPLASA -, ficando responsável pela *“recuperação, modernização e expansão do sistema de transporte ferroviário de passageiros que contava então, com 270 km de vias, correspondendo a 90% da malha sobre trilhos existentes na Região Metropolitana de São Paulo”*(STEFANI, 2007, p.236).

Porém, apesar da intenção da CPTM de modernizar sistema ferroviário<sup>117</sup>, para L. Luz uma série de problemas dificultavam esse processo, entre eles, a operação compartilhada entre trens de passageiros e trens de carga, poucas melhorias no atendimento aos passageiros, inexistência de integração física e tecnológica adequada na rede ferroviária, tempo de espera de uma composição para outra de até 17 minutos, evasão de receitas provocadas por usuários que

---

<sup>116</sup> [http://www.cptm.sp.gov.br/e\\_companhia/CPTM\\_cronologia\\_1992\\_99.asp](http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/CPTM_cronologia_1992_99.asp). Acessado em 21/04/2014.

<sup>117</sup> Na verdade o discurso de modernização já aparecia na ocasião da constituição da Fepasa na década de 1970, como vimos anteriormente.

adentravam no sistema sem pagamentos, tanto que para este autor: “Até próximo do final da década de 1990, a condição do sistema ferroviário na RMSPP pouco havia evoluído” (LUZ, 2010, p.32). E nesta condição precária de transporte, segundo Luz “era comum haver trens circulando com portas abertas, a superlotação, os atrasos, “surfistas” e “pingentes”, que eram as pessoas que viajavam penduradas pelo lado de fora dos trens” (LUZ, 2010, p.34), o que gerava muita insatisfação popular com relação à sua utilidade (Ibid., p.34) (Figura 17).



**Figura 17 - "pingentes" e "surfistas" de trem**

Fonte: <http://www.stm.sp.gov.br/index.php/publicacoes/retrospectiva-historica-dos-transportes-em-s-paulo>. Acesso em: 18/04/2014

Na verdade, essa situação de insatisfação popular com relação à ferrovia não é algo recente dos últimos 20 anos. Ao contrário. É uma herança histórica de um intenso processo de precarização dos transportes sobre trilhos. Não por acaso que sua história está pontuada de revoltas populares, insatisfeitas com os serviços prestados, já que desde a década de 1980 “a depredação e o incêndio de estações e trens foram formas muito comuns da população manifestar seu descontentamento com a qualidade do transporte oferecido” (LUZ, 2010, p.32). A questão é que na década de 90 esse processo não cessou. Ao contrário. Muitos foram os registros desse tipo (e continuam sendo) registrados pela CPTM, segundo Luz:

*Entre os muitos incidentes deste tipo, o mais grave ocorreu no segundo semestre de 1996, quando foram destruídas em série várias estações e trens nas atuais linhas 7 e 11 da CPTM. A paralisação da Linha 7, em função da reforma de estações e trens destruídos, em seu trecho das estações Pirituba até Jundiaí, por um período de seis meses, causou inúmeros transtornos à própria população que dependia diretamente do trem para se locomover até seu trabalho e locais de estudo (Ibid., p.32).*

É neste sentido que a queda de passageiros no sistema ferroviário é justificável pela queda de qualidade do sistema e da imagem extremamente negativa que se produziu, historicamente ligada a este modal. Além do mais, é importante ressaltar outro elemento que ajuda a explicar da queda de passageiros, a saber: a elevação das tarifas em valores aproximados às tarifas do metrô (STEFANI, 2007, p.244), o que indubitavelmente dificultava o acesso da classe trabalhadora usuária desse modal. Com base nos dados do Anuário Estatístico do Estado de São Paulo, é possível constatar que a tarifa dos transportes ferroviários, em 1990, era de 0,38 centavos de reais (linhas A, D, E e F<sup>118</sup>) e 0,94 centavos de reais (linhas B e C<sup>119</sup>), sendo que a tarifa de metrô era de 1,26 reais. Em 1994, a tarifa dos trens passou para 1,19 reais (linhas A, D, E e F) e 1,43 reais (linhas B e C), e a tarifa de metrô era de 1,43 reais. Em 2000, a tarifa de trens passou para 1,90 reais (linhas B e C), 1,90 reais (Expresso Leste) e com tarifas menores as linhas (linhas A, D, E e F), 1,49 reais; no metrô, a tarifa neste ano era de 1,90 reais. De 2003 em diante, há uma unificação dos preços das tarifas de trens - todas as linhas da CPTM – e do metrô, a 1,90 reais<sup>120</sup>.

O sistema metroviário, a princípio, não se verifica como um problema, pois conhece uma plena evolução desde a década de 1970; já no final da década de 1990, os passageiros embarcados no metrô eram 70% acima do que os passageiros embarcados nos trens da CPTM. Entrementes, o problema na década de 1990 relacionou-se ao parco investimento em infraestrutura, especialmente no que se refere à expansão da própria rede. Ou seja, neste período, o ritmo da extensão do sistema metroviário ficou aquém do desejado. Em 1990, aconteceu a entrega do primeiro trecho da linha 2 (Verde), entre as estações Paraíso e Trianon-Masp. Em

---

<sup>118</sup> Atuais, respectivamente, Linhas 7-Rubi, 10-Turquesa, 11-Coral e 12-Safira. [http://www.cptm.sp.gov.br/e\\_companhia/cptm.asp](http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/cptm.asp). Último acesso em 19/06/2014.

<sup>119</sup> Atuais, respectivamente, Linhas 8-Diamante e 9-

Esmeralda. [http://www.cptm.sp.gov.br/e\\_companhia/cptm.asp](http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/cptm.asp). Último acesso em 19/06/2014.

<sup>120</sup> <http://produtos.seade.gov.br/produtos/anuario/index.php?anos=2003&tip=ment&opt=temas&cap=3&tema=tra#1>. Acessado em 20/04/2014.

1991, entrou em funcionamento o trecho da estação Paraíso à Consolação. Em 1993 foram entregues mais duas: Ana Rosa II e Clínicas, concluindo o trecho Paulista. Cinco anos depois, em 1998, foi entregue a extensão da Linha 1 (Azul), com mais 3,5km de vias e 3 novas estações: Jardim São Paulo, Parada Inglesa e Tucuruvi, totalizando, em todo trecho, 20,2 km de extensão (STEFANI, 2007, p.227-228).

Ou seja, o problema do Metrô em São Paulo não se resumiu ao atraso de sua construção, conforme já citamos, mas também se vincula ao problema da lentidão de expansão de seu sistema. De acordo com o Anuário Estatístico do Estado de São Paulo, em 1979, o sistema possuía 18,5 km e 21 estações. Dez anos depois, em 1989, o sistema metroviário tinha 38,9 km e 37 estações. Em 1999, chegou a 49,4 km de extensão e 46 estações, o que representa uma ampliação em média de 1,5 quilômetro por ano nestes últimos citados acima.

O que chama a atenção é que a linha 3 (Vermelha), finalizada em 1987, ligando Barra Funda, na zona oeste, à Itaquera, zona leste, que concentrou cerca de 44% dos passageiros entre 1990 a 2000, passou toda a década de 1990 sem ampliação nenhuma<sup>121</sup>. Mas de uma maneira geral, o resultado entre o número crescente de passageiros embarcados e o parco crescimento do sistema metroviário não poderia levar a outra situação senão o problema da superlotação. A matéria do Jornal O Estado de São Paulo mostrava como a questão da superlotação já aparecia como uma problemática a ser enfrentada na década de 1990, assim descrito: “*Em, 1995, a média de transportados por dia era de 2,4 milhões e no ano anterior, 2,1 milhões. ‘Estamos com o mesmo número de trens e de viagens há 10 anos’ [...] Na Zona Leste, os problemas são maiores. A ocupação dos vagões é de 8 a 9 pessoas por metro quadrado*” (Figura 18).

---

<sup>121</sup> <http://produtos.seade.gov.br/produtos/anuario/index.php?anos=2003&tip=ment&opt=temas&cap=3&tema=tra#1>. Acessado em 20/04/2014.

# Superlotação prejudica imagem do metrô

Número de trens e de viagens se mantém há 10 anos e não acompanha demanda de passageiros

**MARCELO VENTURA**  
Uma criança de seis anos brinca no empurrar-empurrar. Uma mulher danada e oca, grávida, passa mal no planejamento suportado em pleno horário de pico da tarde. Há praxeos, tempestades, imaginam-se a cena em qualquer lugar, mesmo na estação do metrô. Os fatos, porém, ocorrem na quinta-feira passada na Estação 18, quando um trem quebra.

Segundo estimativas da própria empresa, a cada ano o número de passageiros cresce entre 2% e 4%. Há até uma dose de orgulho de se transportar mais gente com o mesmo sistema. "Neste ano, batemos o recorde: 2,5 milhões de pessoas num único dia", diz o diretor de Operações do Metrô, Paulo Celso Macedo da Silva.

Em 1980, a média de transportados por dia era 2,4 milhões e no ano anterior, 2,1 milhões. "Estamos com o mesmo número de trens e de viagens há 10 anos." A imagem do transporte, no entanto, é negativa. O Ipesa aponta na pesquisa da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) de dezembro do ano passado.

Nos Zonas Leste, os problemas são maiores. A ocupação dos vagões é de 8 e o passageiro por metro quadrado. "É muita gente para poucos trens", diz o encarregado de contabilidade Doraival Ferreira, que todos os dias, às 7h30 está na plataforma da Estação Ipiranga esperando o trem. "É sempre um superlotação", acrescenta, como se representasse todos os passageiros.

"Tudo que esperar vários trens passarem para conseguir entrar em algum", diz na quinta-feira a acadêmica Luciene Duarte de Sá, que mora no Itaim Paulista, pouco antes de uma composição quebra na plataforma de 34, às 18h10.

**Crises** — Seguradoras tiveram de pagar aos passageiros que deixaram o vagão. E diários de viagens e composições ficaram concorridíssimas e trem mudado por gritos dos passageiros na estação lotada, com uma taxa no Metrô.

Uma mulher que segurava uma criança na testa da plataforma foi empurrada para dentro do vagão quando o trem chegou. O bebê balançou e o sangue escorreu. Mãe e filho não puderam sair. As portas ficaram fechadas e o trem partiu.

No apertado da plataforma, Viviane Martins experimentou pela primeira vez a sensação de desmaio. "Um do médico agarrar e passei mal", diz, no ambulatório da estação Cláudia Espinha. "Fiquei com o filho, também tive problemas. O médico me abraçou e não encontrava um funcionário para me ajudar."

Pera o Sindicato dos Metrovários, falta pessoal e dinheiro para manutenção. "Mil vagões desmontados não foram repostos", diz o diretor de Imprensa do sindicato, Osvaldo Bertoldi. "Problemas técnicos nos trens também são constantes."

Silva, do Metrô, rebate: "Há menos manutenção, mas a qualidade é a mesma". Segundo ele, foram investidos em 1995 cerca de R\$ 30 milhões na manutenção e esse número continua e mesmo nos últimos cinco anos. "Chaque ano se vê diferença entre um trem antigo e um novo."

**Linha 4** — O secretário dos Transportes Metropolitanos, Cláudio de Sousa Prevedin, deve viajar na quinta-feira para Londres onde apresentará o sucesso e êxito de investimentos o projeto da Linha 4 do Metrô. Prevedin vai tentar conseguir recursos para o financiamento da obra, prevista em R\$ 1,5 bilhão.



Cláudia Espinha, grávida, na St. "Não encontrava um funcionário"



Movimento no metrô: aumento médio anual apontado é de 3% a 4%

## Especialistas defendem investimentos no setor

**Verbas seriam destinadas à extensão das linhas do metrô e melhorias no sistema ferroviário**

**A**os investimentos em transporte sobre trilhos não apenas para o metrô, mas também para o sistema ferroviário, especialistas defendem investimentos no setor.

O engenheiro João Bezerra Meneses, que dirigiu o Metrô de São Paulo, diz que o planejamento de melhorias em trilhos deve passar no transporte. Para ele, uma linha de metrô poderia reduzir congestionamentos na Rodovia Castelo Branco (M.V.).

O comentarista de transportes Oliver Hoozemann defende investimentos de R\$ 2 bilhões para regular todo o sistema de metrô e R\$ 1 bilhão anual em período de 15 anos — para ampliar o metrô. "A malha é boa e o metrô não precisa ser ampliado de 40 para 150 quilômetros. A soma, por volta de 400 quilômetros de trilhos, com estações integradas, dividida a capacidade de passageiros entre trens e ônibus."

**Desconcentração** — Ciro de Laurentis, ex-presidente da Ferrovias Paulistas S.A. (Fepasa) aponta, além da extensão do Metrô, outro caminho



O metrô José da Silva Moraes, no vagão, a caminho do trabalho: "Você sempre espremeido"

## Trens metropolitanos estão velhos

**Há previsão de novas composições para atender ao número crescente de passageiros**

**O** metrô José da Silva Moraes, que mora na região Leste da Grande São Paulo, usa trens diariamente e não sabe por que ele os encontra sempre cheios. "Parece que há mais gente trabalhando no mesmo horário", explica, a seu modo. A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) nem tenta arcar uma resposta, mas registra crescimento mensal de até 4% do total de passageiros transportados. O número de trens, porém, ainda é o mesmo há anos.

Moraes acorda às 4 horas, sai de casa depois de 30 minutos e anda de ônibus por mais 40, até chegar à Estação Ferraes de Vasconcelos. Quando entra no trem, às 6h17 — ao não haver atraso, o que é comum —, divide o metro quadrado do vagão com mais nove passageiros. "Você sempre espremeido e só chega ao trabalho, no bairro do Pari, às 7 horas."

**Aperto** — Por causa do movimento, a vendedora Cláudia Sousa Santos já se acostumou a esperar nos bancos das Estações Itaim Paulista e Itaipava por um trem no qual seja possível pelo menos embarcar. "No aperto, os homens se aproveitam", conta. "Se se transporte pouco, não constata. O comentário de Cláudia é

praticamente enfiando pelo presidente da CPTM, José Roberto Medeiros de Rosa. Segundo ele, apesar do crescimento de 4%, os trens metropolitanos transportam hoje menos do que em 1980, ano em que foi batido o recorde de 1,8 milhão de passageiros por dia, todos pagantes. "Hoje levamos 1,2 milhão e 300 mil não passam pelas bilheterias."

Rosa disse ainda que aguarda do Senado a aprovação de importação de mais 30 trens novos previstos há um ano. Segundo ele, os equipamentos deverão chegar em 20 meses. "Precisamos substituir os ruins primeiros", afirma. "A frota pode ficar totalmente renovada dentro de três anos", promete. (M.V.)

**1,2 milhão** de passageiros são transportados diariamente

**4%** do total de passageiros é transportado o mês todo

**270 km** é o tamanho do sistema

**293** trens é o frota total do sistema

**108** milhões em operação

**6** e **17** minutos é o intervalo no Sistema Oeste/Sul

**TREM SERIA OPÇÃO PARA DESAFOGAR A CASTELO**

**METRO QUADRADO É DISPUTADO POR 9 PASSAGEIROS**

Figura 18 - Superlotação Prejudica imagem do metrô  
Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 02/06/1996

Isto é, a CPTM e o Metrô chegaram ao fim da década de 1990 com a crise instaurada nos transportes coletivos sobre trilhos, mesmo que de naturezas distintas e em distintos sistemas, não por acaso que a crise e o discurso em torno tanto da CPTM quanto do Metrô, respectivamente, ligariam com mais ênfase acerca da modernização e da expansão do sistema.

Mas como vimos, a realização do processo de modernização almejado pela CPTM enfrentaria uma miríade de dificuldades e desafios, assim refletidos por Rodrigo Sartoratto da CPTM, a partir de uma entrevista a nós concedida:

*Se você pegar a CPTM em 96, e comparar a CPTM hoje, o salto de qualidade é brutal, só que mesmo assim, ainda estamos, temos consciência de que*

*estamos ainda não oferecendo o serviço tão bom quanto nós gostaríamos. Em 96 você tinha surfista nos trens, você tinha uma integração completamente precária, você tinha trens que circulavam com a porta aberta, não tinha a menor condição de regularidade dos serviços, hoje não, hoje eu tenho a frota praticamente toda modernizada, eu estou implantando sistema de sinalizações que permitem headway mínimos de 3 minutos, às vezes até headway menores, você tem reforma de estação com acessibilidade e tudo mais, você tem toda uma mudança até na própria visão do transporte público, integração da rede de transporte. Em 96, quando a CPTM passou realmente a operar, eu não tinha uma rede de transporte praticamente. Não existia uma integração. O que aconteceu de 96 para cá? A modernização das linhas, a expansão da rede do metrô, a implantação da integração tarifária temporal, que isso mudou bastante coisa no modo de se locomover na região metropolitana, que é o bilhete único. Então todas essas transformações ocorreram, e isso impacta muito na verdade. Só para te dar um exemplo: a CPTM começou a operar quando tinha umas 6 linhas, se eu não me engano a demanda girava em torno de 800, 900 mil usuários média/dia útil. Hoje a gente transporta num dia útil 2 milhões e setecentos. Quer dizer, num espaço de 16, 17 anos a gente praticamente triplicou a nossa demanda. E nós temos que oferecer qualidade para essas pessoas.*

E, no que tange ao Metrô, como vimos, um de seus principais desafios refere-se à expansão de sua rede, já que pouco havia evoluído na década de 1990, gerando elevados índices de superlotação no sistema. Em entrevista a nós concedida, Leonardo, funcionário do Metrô, relata assim esse problema:

*O metrô chegou tarde demais, chegou com uma necessidade de correr atrás do prejuízo, porque a cidade já estava paralisada e infelizmente não conseguiu ir no ritmo que precisava. A expansão foi muito lenta, por uma série de fatores, sejam eles políticos ou financeiros, de fases na história do metrô que atrasaram bastante. Só hoje digamos assim tem-se a consciência que é preciso investir no metrô, custe o que custar.*

É neste sentido que uma série de medidas passaria a ser tomadas pela CPTM e pelo Metrô no que tange ao enfrentamento, respectivo, do processo de modernização e expansão da rede metroviária. Com base nas pesquisas de Stefani (2007) e Luz (2010) no que tange ao processo de modernização da CPTM, pode-se fazer os seguintes destaques: i) reforma de 129 dos trens e aquisição de 48 trens, denominados popularmente de *espanhóis*; ii) integração entre as estações da Barra Funda e do Brás, criando uma suposta integração física entre as seis linhas da CPTM e três das linhas do Metrô; iii) projeto leste, que visava à criação do Expresso Leste que, integrado fisicamente com a Linha 3 do Metrô, incorporou três novas estações (Dom Bosco, José Bonifácio e Guaianazes) ao trecho Brás- Guaianazes da Linha 11- Coral, com apenas quatro paradas no percurso; iv) projeto sul, que se

vinculou à implantação da linha Capão Redondo - Largo Treze que, posteriormente entregue à operação do Metrô, se tornou a linha 5 – Lilás, como também, da modernização da Linha 9 – Esmeralda, que serve um importante eixo econômico de São Paulo, onde foram entregues sete novas estações, dentre elas: Hebraica-Rebouças, Cidade Jardim, Berrini, Morumbi, Granja Julieta, Socorro e Vila Olímpia e, posteriormente, a expansão do trecho entre Jurubatuba e Grajaú; v) modernização da Linha 12 - Safira, que inseriu nesta linha as estações USP Leste, Jardim Helena – Vila Mara e Jardim Romano e reconstruídas as estações Itaim Paulista e Comendador Ermelino; vi) em 2008, foram reformados os trens da Linha 12 –Safira e outros 49 trens, como também, foram também adquiridos quarenta e oito novos trens de oito carros (STEFANI, 2007, p.239-247; LUZ, 2010, p.33-42).

Já em termos da questão da expansão do metrô a partir dos anos 2000, pode-se destacar que, em 2000, teve início a integração gratuita do Metrô com a CPTM nas estações Brás e Barra Funda da Linha 3 – Vermelha. Em outubro de 2002 teve início a operação comercial da linha 5 - Lilás, do Capão Redondo ao Largo Treze. Em 2005, inicia-se a integração com o Bilhete Único, que havia sido criado para permitir a integração entre linhas de ônibus um ano antes na cidade de São Paulo, e que passa a ser aceito também no Metrô e na CPTM. Inicialmente, a medida valeria apenas para a Linha 2 (Verde) e Linha 9 (Esmeralda), mas no ano seguinte é estendida às demais linhas do Metrô e da CPTM. Em 2006, são entregues as estações Imigrantes e Chácara Klabin. Em 2007, foi entregue a estação Alto do Ipiranga e, em 2010, foram entregues as estações Sacomã, Tamanduateí e Vila Prudente. Em 2010, é inaugurada a Linha 4 - Amarela, primeiramente, com as estações Faria Lima e Paulista e, em 2011, foram inauguradas as estações Butantã e Pinheiros, sendo a primeira linha a operar no sistema PPP<sup>122</sup> (ULIAN, 2008).

No que tange à modernização da CPTM, é evidente que houve certos avanços, não são mais observadas as composições rodarem com as portas abertas e, por conseguinte, os passageiros não viajam mais dependurados ou surfando inconsequentemente no trem; além do mais, houve uma diminuição sensível no intervalo de uma composição e outra, *headway*, de 17 para 6 minutos –mesmo que a meta fosse de 3 minutos (ISODA, 2013, p.84). Essas melhorias aumentaram o

---

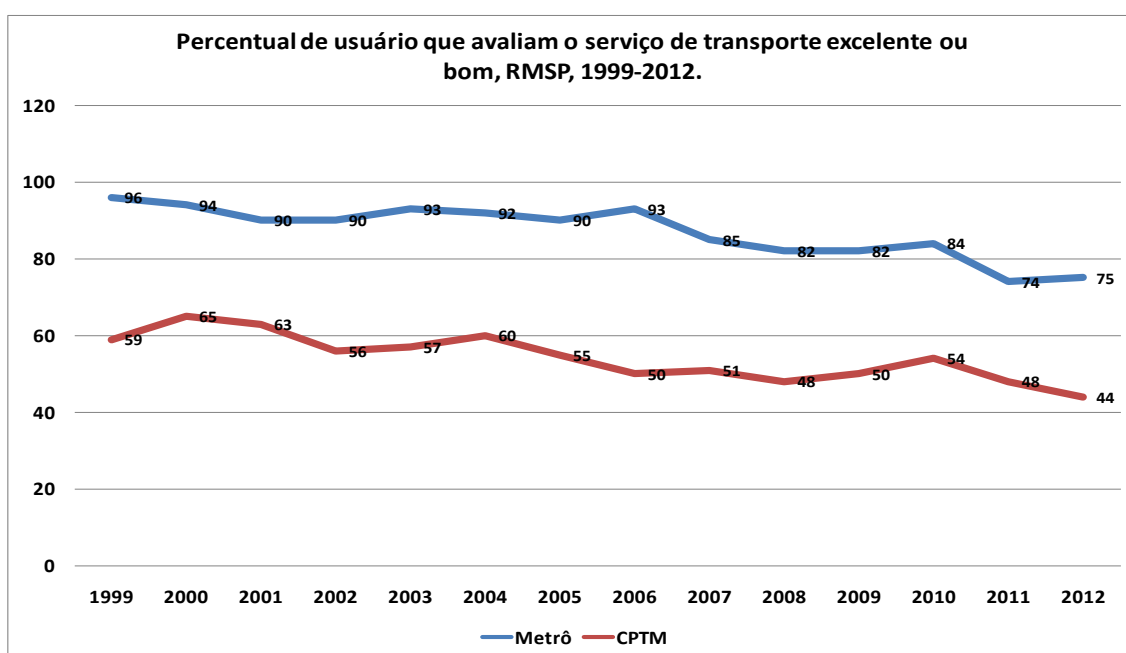
<sup>122</sup><http://www.memoriometro.com.br/conteudo.html#>. Acessado em 25/04/2014.  
[http://www.cptm.sp.gov.br/e\\_companhia/CPTM\\_cronologia](http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/CPTM_cronologia). Acessado em 25/04/2014.



número de viagens diárias de 649 mil, em 1997, para 2,1 milhões, em 2012, uma evolução percentual de aproximadamente 229% (Metrô, 2007, 2012), resultando no aumento sensível da lotação de passageiros em suas composições, especialmente em decorrência de um investimento aquém em termos de infraestruturas relacionadas à substituição de vias permanentes centenárias, de sistemas de sinalização e rede elétrica, que vêm resultando no aumento de falhas e acidentes no sistema ferroviário (ISODA, 2013, p.106). Já no metrô de São Paulo, em termos de expansão da rede, de 2000 a 2012 houve um crescimento de 24,9 km, o que equivale a cerca de 2 km por ano, e que representa um ritmo bastante semelhante ao verificado na década de 1990, sem contar que esta modesta ampliação ocorreu privilegiando com mais ênfase a região oeste da cidade de São Paulo, reiterando a diferenciação já existente (ISODA, 2013, p.105), num contexto de intenso crescimento de viagens diárias de pessoas utilizando esse modal, passando de 1,6 milhões de viagens diárias, em 1997, para 3,2 milhões, em 2012, o que representa uma ampliação na casa dos 90%, ou seja, o metrô ampliou em pouco mais de dez anos 24,9 km, porém aumentou cerca de 1,5 milhões de viagens diárias no período citado.

Esse aumento de passageiros no sistema está ligado a uma série de fatores, dos quais podemos destacar pelo menos dois fundamentais: o primeiro refere-se à implantação do Bilhete Único no sistema metroferroviário, em 2005, como também relaciona-se ao crescimento econômico advindo nos anos 2000, que ampliou a massa de trabalhadores formais e, conseqüentemente, o aumento do acesso de passageiros embarcados em ambas as empresas. Entrementes, de acordo com os dados da pesquisa Imagem da ANTP, é possível constatar a diminuição do percentual de usuários que avaliam o serviço de transporte ferroviário e metroviário como excelente ou bom. Analisando os dados referentes à CPTM, verifica-se que esta empresa nunca atingiu percentuais satisfatórios de usuários que a avaliam como um transporte excelente ou bom no período de 1999 a 2012. Em 1999, cerca de 59% dos usuários avaliaram a CPTM como um transporte excelente ou bom. Em 2000, o nível de satisfação sobre para 65%, provavelmente ligado à ampliação do sistema baseado na integração física, quando teve início a integração gratuita com o Metrô nas estações Brás e Barra Funda da Linha 3 - Vermelha, o que ampliou o número de passageiros no sistema. A partir de então, mesmo que pequenas

oscilações para cima ou para baixo, a avaliação satisfatória dos usuários passa a diminuir, chegando em 2012 a apenas 44% considerando este modal como excelente ou bom. Já o metrô, que sempre obteve uma avaliação positiva de seus usuários, de 1999 a 2012 vem conhecendo uma tendência de queda no nível de satisfação nos últimos anos. Em 1999, cerca de 96% dos usuários avaliaram os serviços de transporte como excelente ou bom. Até 2002, verificava-se uma tendência de queda na avaliação com 90%, aumentando para 93%. Mas a queda mais abrupta representa a de 2006 até 2009, quando 82% dos usuários o avaliaram como excelente ou bom, justamente no período que o metrô conheceu um *boom* de passageiros embarcados e viagens diárias utilizando este modal. Em 2010, este índice sobe para 84%, provavelmente decorrente da inauguração de novas estações da Linha 2 - Verde e Linha 4 – Amarela. Mas um ano depois, em 2011, volta a cair radicalmente para 74% dos usuários avaliando como excelente ou bom este serviço. Em 2012, este percentual sobe timidamente para 75%, também provavelmente em decorrência das inaugurações de estações da Linha 4 – Amarela. Porém, de uma forma geral, pode-se aferir uma queda geral no nível de satisfação dos usuários da CPTM e do Metrô, especialmente como resultado da superlotação do sistema e, conseqüentemente, no aumento das falhas e problemas daí decorrentes (Gráfico 26).



**Gráfico 26 – Percentual de usuários que avaliam o serviço de transporte excelente ou bom (Metrô e CPTM), RMSP, 1999-2012**

Fonte: ANTP, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Uma reportagem do Jornal Estado de São Paulo, em 2011, intitulada “Metrô de SP é o mais lotado do mundo”<sup>123</sup>, relatava justamente este problema da superlotação do metrô de São Paulo que, conforme dados da Comunidade de Metrô (CoMet), mostrava que esse era o metrô mais lotado do mundo, atingindo o nível de 11 pessoas por m<sup>2</sup>, já que o aceitável seriam 6 pessoas por m<sup>2</sup> nos carros do metrô. Porém, isto não quer dizer que o metrô de São Paulo seja o mais movimentado do mundo, pois segundo esta matéria, o metrô de São Paulo, neste quesito, ocupa a 11ª posição, com 975 milhões de viagens de passageiros por ano, atrás de Tóquio (Japão) em primeiro lugar, com 3,16 bilhões de viagens de passageiros/ano, o de Moscou (Rússia) em segundo (com 2,4 bilhões) e o de Seul (Coreia do Sul) em terceiro (com 2,04 bilhões) e, na América Latina, aparece o metrô da Cidade do México em 7.º lugar (com 1,4 bilhões)<sup>124</sup>.



**Figura 19 – Entrada de passageiros na estação Brás do Metrô**  
Fonte: Ricardo B. Silva

Portanto, a superlotação em sistemas em massa não é exclusividade de São Paulo, tanto que ela pode ser observada em grandes metrópoles do mundo – especialmente, valendo-se dos dados apresentados acima sobre a intensa movimentação de passageiros. Contudo, a principal diferença refere-se à ausência de uma rede metroviária no metrô de São Paulo, em comparação com as redes de

<sup>123</sup> <http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,metro-de-sp-e-o-mais-lotado-do-mundo,703954,0.htm>. Último acesso em 28/04/2014.

<sup>124</sup> Idem.

metrô de Xangai (que possui 468 km de extensão), Nova York (que possui 418 km), Londres (408 km), Tóquio (310 km), Seul (286 km), Paris (212 km), Cidade do México (202 km), Santiago (103 km)<sup>125</sup> (Mapas 23 a 28).

## Mapa do Transporte Metropolitano

### Metropolitan Transport Network



#### Legenda Legend

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

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

#### Informações úteis Useful Information

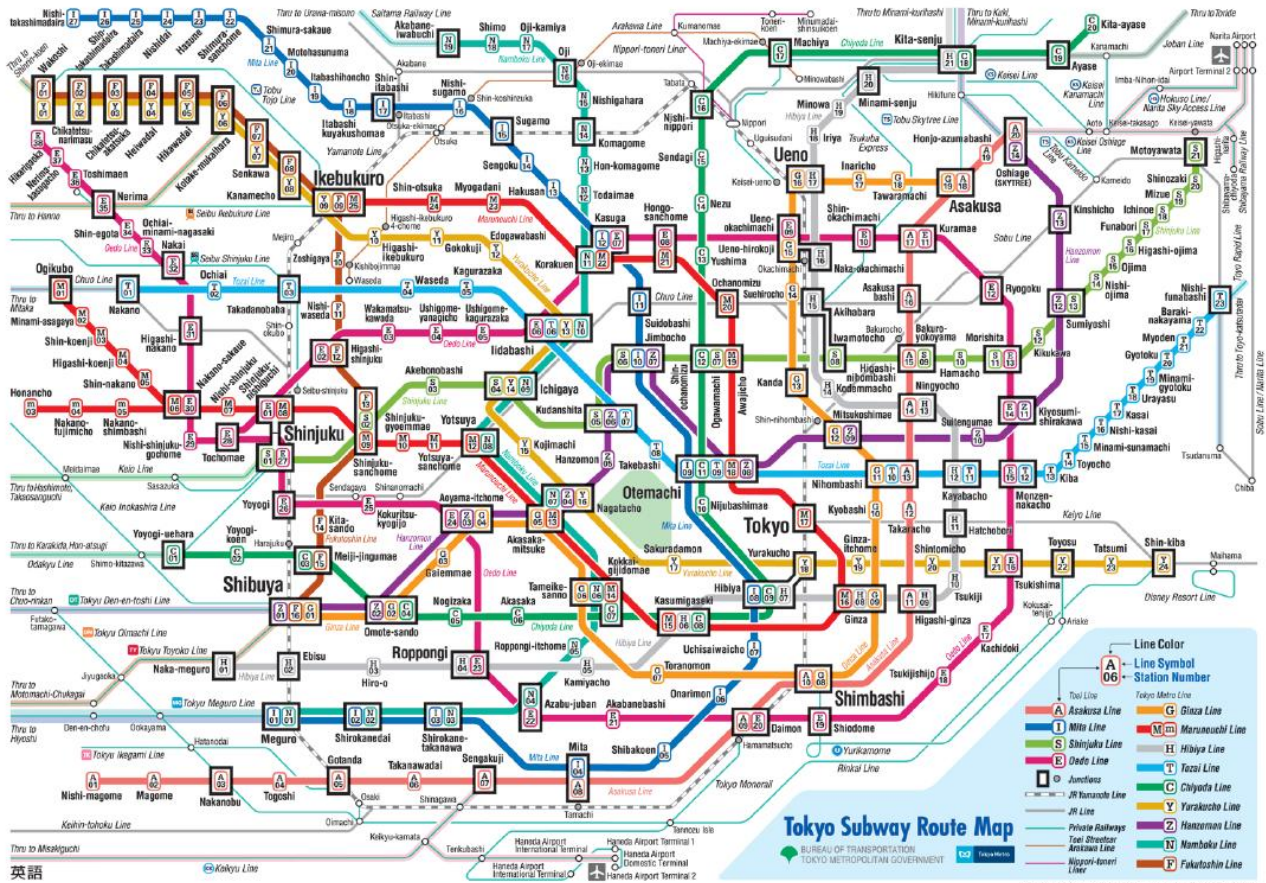
CPTM	<a href="http://www.cptm.sp.gov.br">www.cptm.sp.gov.br</a>	0800 055 0121
EMTU	<a href="http://www.emtu.sp.gov.br">www.emtu.sp.gov.br</a>	0800 724 0555
METRÔ	<a href="http://www.metro.sp.gov.br">www.metro.sp.gov.br</a>	0800 770 7722
VIAQUATRO	<a href="http://www.viaquatro.com.br">www.viaquatro.com.br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

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

## Mapa 23 – Mapa do transporte metropolitana de São Paulo

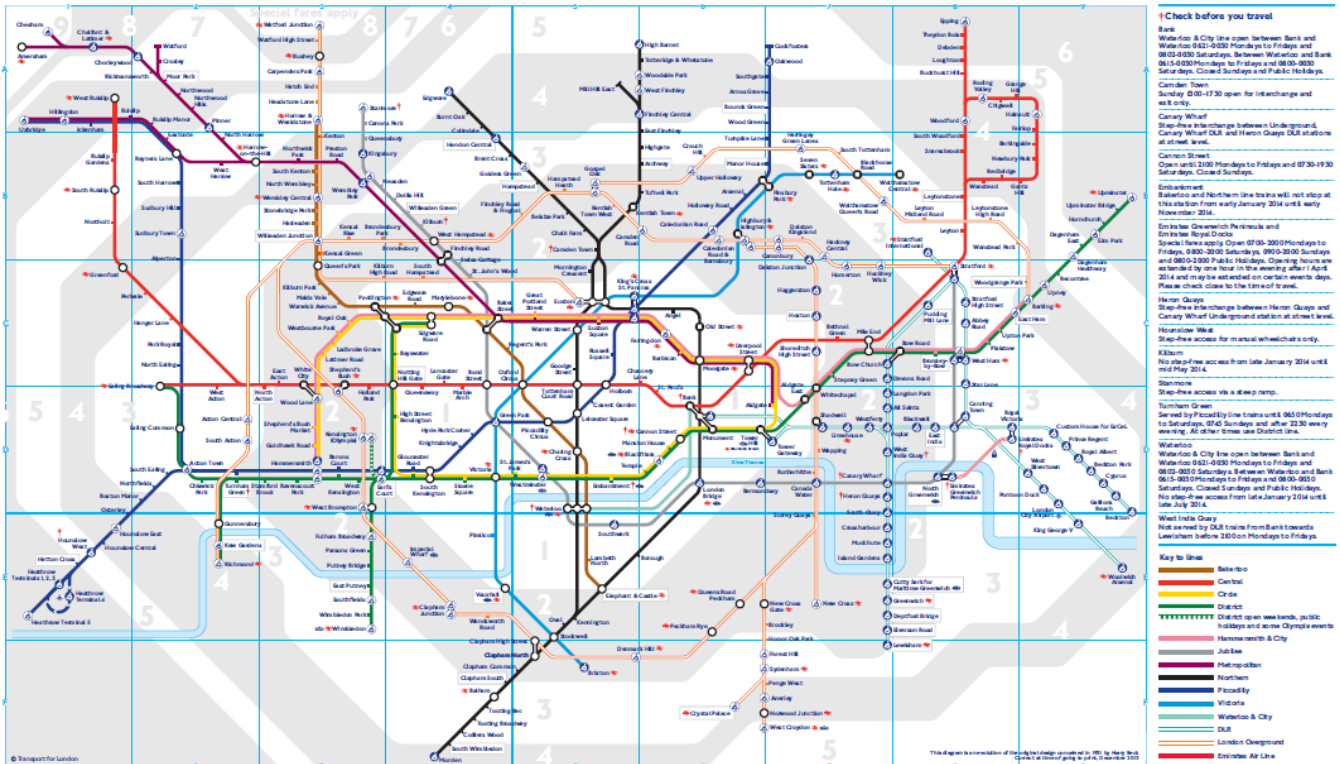
Fonte: <http://www.stm.sp.gov.br/>

<sup>125</sup> <http://www.mobilize.org.br/estatisticas>. Acessado em 22/04/2014.



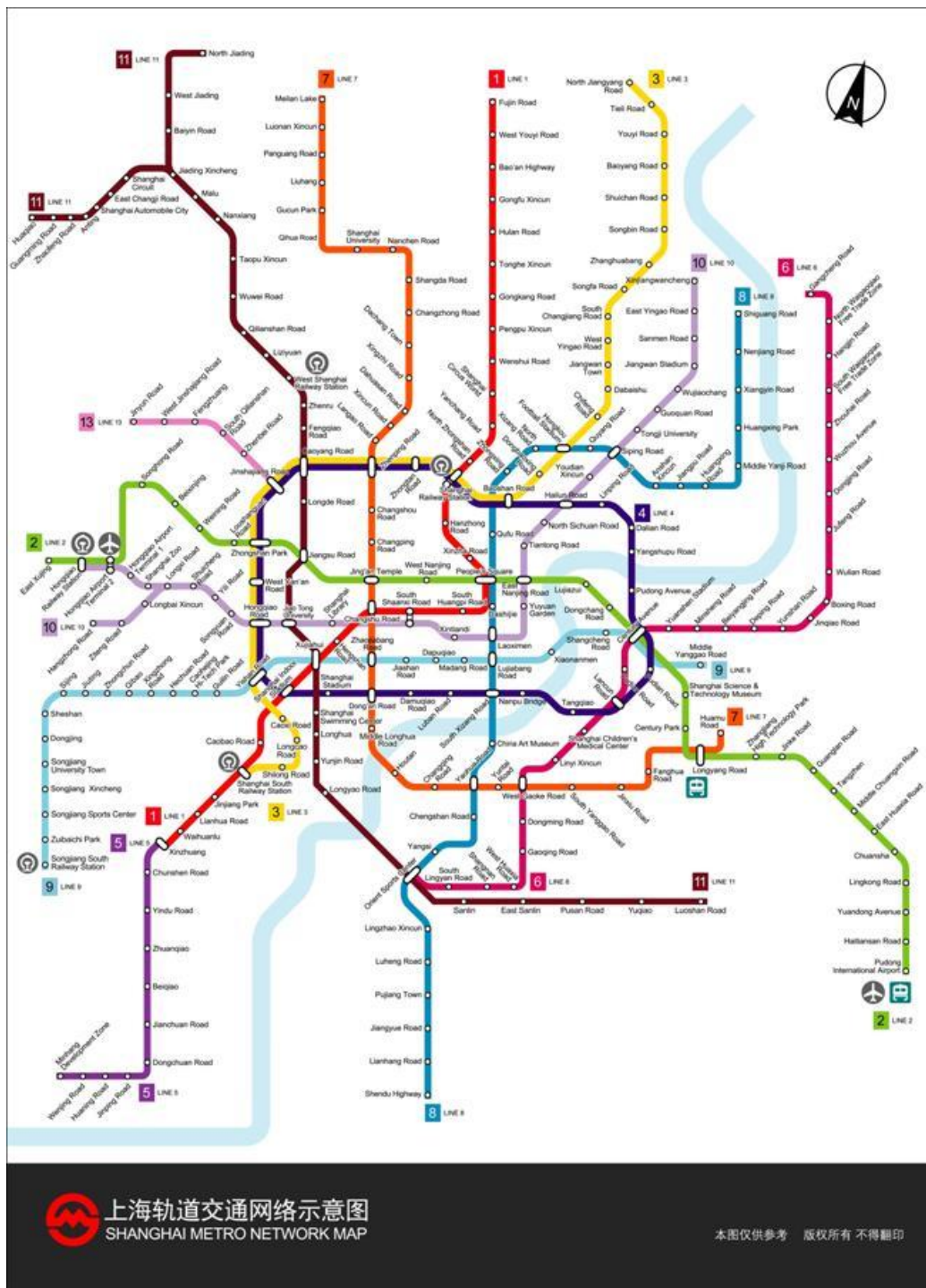
Mapa 24 – Mapa da Rede de Metrô de Tóquio

Fonte: [http://www.tokymetro.jp/en/subwaymap/pdf/routemap\\_en.pdf](http://www.tokymetro.jp/en/subwaymap/pdf/routemap_en.pdf). Acessado em 28/04/2014.



Mapa 25 – Mapa da Rede de Metrô de Londres

Fonte: <http://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/standard-tube-map.pdf>. Acessado em 28/04/2014.



**Mapa 26 – Mapa da Rede de Metrô de Xangai**

Fonte: <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2014/01/metro-de-xangai-passa-ser-o-primeiro-com-mais-de-500-km.html>. Acessado em 2014.



Mapa 27 - Mapa da Rede de Metrô de Nova York

Fonte: [http://www.nycsubway.org/wiki/New\\_York\\_City\\_Subway\\_Route\\_Map\\_by\\_Michael\\_Calcagno](http://www.nycsubway.org/wiki/New_York_City_Subway_Route_Map_by_Michael_Calcagno).

Acessado em 28/04/2014.

# SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

## Red del Metro



CUADRO DE MÉXICO  
Decidiendo Juntos



Mapa 28 – Mapa da Rede de Metrô da Cidade do México

Fonte: <http://www.metro.df.gob.mx/imagenes/red/redinternet.pdf>. Acessado em 28/04/2014.

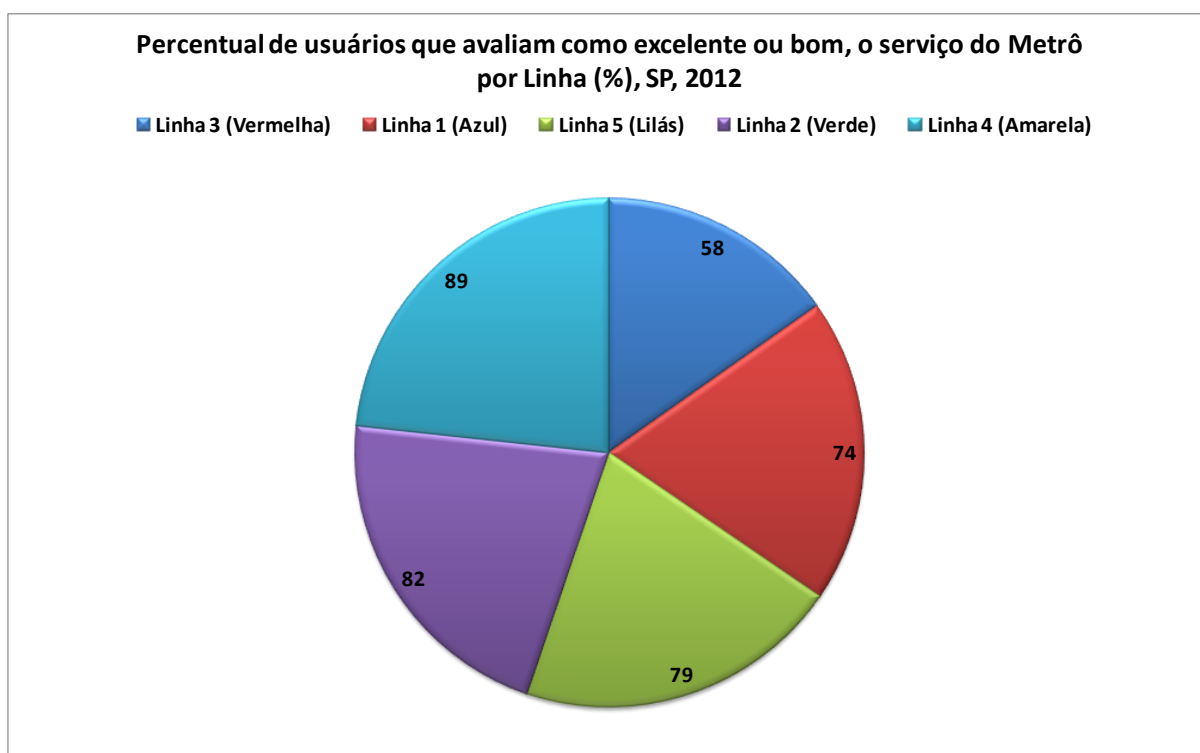
Ou seja, a existência de uma rede estabelecida que possibilite às pessoas a escolha de seus melhores trajetos de viagens, seja priorizando a velocidade, seja o conforto, ou mesmo, a comodidade, é a base do argumento que define o problema do sistema metroviário de São Paulo, de acordo com Dionísio, funcionário do Metrô:

*O problema se resume em um só: ausência de uma rede consolidada. A gente tem linhas que se conectam em muitos poucos lugares, a gente acabou de conseguir formar uma malha quando a gente conseguiu conectar a linha 4, a gente fez a primeira opção de caminho [...] Às vezes o melhor caminho para*



*ele não é o melhor caminho em tempo, às vezes o que ele quer, por exemplo, é pegar mais vazio, então ele faz o caminho mais longo e pega mais vazio, porque é a opção dele. Então quando você consegue fazer esse conceito de rede, você começa a dar para o usuário a liberdade de usar o transporte da maneira que ele considera ótima, não da maneira que a gente considera ótima para ele, você entendeu? Nosso problema na operação atual é que nos trechos em que ainda não existem essas opções vide linha vermelha, você tem uma aglomeração que é obrigatória, a pessoa... todas as linhas que a gente tem atualmente, eles convergem para o centro da mesma maneira, se integrando em alguns pontos, mas lotando a linha e fazendo com que o usuário não tenha uma opção racional de caminho, ele tem que seguir aquele caminho, apertado, às vezes fazendo viagens negativas, o cara entra em Artur Alvim vai até Corinthians-Itaquera para conseguir de repente pegar o vazio voltando, sentado, uma coisa assim. Então eu diria que todos nossos problemas atuais de operação, eles derivam da ausência de uma rede.*

Citando especificamente a Linha 3 (Vermelha) do Metrô, esta é a que possui a pior avaliação de acordo com a Pesquisa Imagem (ANTP, 2013) onde, em 2012, 58% dos passageiros consideravam-na excelente ou boa; se considerarmos que na Linha 1 (Azul), esse percentual ficou em 74%, na Linha 5 (Lilás), 79%, na Linha 2 (Verde), 82% e, na Linha 4 (Amarela), a satisfação dos passageiros como excelente ou bom chegou a 89% (Gráfico 27).



**Gráfico 27 – Percentual de usuários que avaliam como excelente ou bom, o serviço do metrô por linha, SP, 2012**

Fonte: Antp, 2013/ Org. Ricardo B. Silva

É neste sentido que outra matéria do Jornal Estado de São Paulo relata o problema da superlotação na estação Corinthians-Itaquera da Linha 3 – Vermelha, onde as filas para o embarque chegavam do lado de fora desta estação, fazendo com que estes passageiros demorassem até 30 minutos para ultrapassar as catracas das estações, quando o tempo de deslocamento estação Corinthians-Itaquera até a estação Sé, destino de muitos passageiros, é percorrida, em média, em 50 minutos<sup>126</sup> (Figura 20).

## Fila para entrar no metrô chega a 30 minutos em estações da zona leste

Paradas que dão acesso ao Itaquerao, estádio que terá jogos da Copa no ano que vem, são as mais afetadas pelo problema

**Artur Rodrigues**  
Caio do Valle

A superlotação do metrô de São Paulo chegou às ruas. Passageiros da Linha 3 Vermelha esperam até 30 minutos para ultrapassar as catracas das estações na zona leste - o trajeto entre Itaquera e Sé é percorrido, em média, em 50 minutos. As filas gigantescoas tomam as passarelas - todas descobertas - e invadem as calçadas. O problema afeta principalmente as estações que dão acesso ao Itaquerao, o estádio do Corinthians que terá jogos da Copa no ano que vem.

O Estado acompanhou a rotina dos usuários das Estações Artur Alvim e Corinthians-Itaquera, entre 6h30 e 7 horas, na semana passada. Nesse horário aumenta a demanda no embarque sentido centro. As reclamações são generalizadas. "Tenho de acordar muito mais cedo por causa das filas. Fico de 20 a 30 minutos esperando só para entrar no metrô todos os dias", diz o fisioterapeuta Aarilo da Cruz, de 38 anos, que desembarca na Sé.

Há dias em que a espera pode ser mais longa e mais complicada ainda. "Quando chove, vira bagunça e todo mundo tenta ir para a parte coberta", diz a auxiliar de escritório Lara Patrícia, de 18 anos, na Estação Corinthians-Itaquera. Ela conta que, em dias de caos no metrô, chegou a esperar uma hora do lado de fora. "De morei duas horas para chegar ao trabalho. Deveriam gastar menos no estádio (Itaquerao) e mais no metrô", diz.

A representante comercial Maria Cruz, de 27 anos, afirma que a fila em Artur Alvim se divide em três. "Ela faz uma bifurcação para os dois lados da rua. Tem outra parte dela, que é a pior, que começa da outra entrada do metrô, pelo terminal de ônibus."

O estudante Danilo Liberato, de 17 anos, que pega o metrô diariamente em Corinthians-Itaquera, diz que, às vezes, fica difícil até descobrir onde começa a fila. "Tem dias que forma um caracol na passarela, com as pessoas indo e voltando." Para o churrasqueiro José Antonio da Silva, de 55 anos, a espera para passar pela catraca é só começo do sufoco. "Depois tem de pegar o trem lotado, daí até a Estação Santa Cruz, onde eu desço."

Pela Linha 3 Vermelha, a mais lotada de todas as cinco da rede, passavam em 2012, por dia, 1,191 milhão de passageiros, em média. Foram cerca de 70 milhões a mais de pessoas diariamente em comparação com 2011, quando 1,119 milhão de usuários circulavam pela linha.

No sistema inteiro, a demanda subiu 70% entre 2010 e 2012, passando de 2,7 milhões passageiros transportados por dia para 4,6 milhões.

**Redes sociais.** Com mais gente assim, não é só para passar pela catraca que os passageiros pegam filas. Nas baldeações, em horário de pico, os passageiros também precisam ter paciência. O caminho entre as Estações Paulista e Consolação pode demorar mais de 15 minutos.

Enquanto esperam na fila, muitos usam as redes sociais, como Twitter, para reclamar. A ovi-vivo, perfis colaborativos como @UsuáriosMetrôSP e @SardinhaExpress dão informações a seus seguidores sobre problemas como falhas na rede e lotação em determinados trechos. Outros fazem filmes e postam no Facebook. A principal cobrança - tanto na internet quanto pessoalmente - é por mais trens.

O professor de engenharia civil Heitor Kawano, do Centro Universitário FEI, afirma que chegou a um ponto de saturação que é impossível aumentar o número de trens. "O intervalo mínimo é que, tecnicamente com segurança, pode ser", afirma.

As filas acontecem por causa do controle de fluxo feito pela companhia, diz Kawano. "Imaginar se o metrô não tivesse catraca. Começaria empurrar-empurrar, desconforto na plataforma. É preciso controlar o fluxo de entrada de passageiros, de maneira que as pessoas consigam entrar nas estações com segurança."

A lotação acontece em uma cidade com oferta de empregos centralizada e onde um grande número de pessoas entra às 8h. À tarde, principalmente pelo grande número de pessoas que entram à noite, o fluxo de passageiros voltando para casa se dilui em vários horários.

O arquiteto e consultor em Transportes Flaminio Fichmann defende que a solução seria o Metrô ajudar a investir em um corredor expresso de ônibus entre Itaquera e a região central, pela Radial Leste. "Esse sistema custaria menos de 2% do investimento de uma nova linha."



**Longa espera.** Passageiro enfrentar fila no horário de pico da manhã na Estação Corinthians-Itaquera: sem cobertura, em dia de chuva o desconforto é maior



**Passarela.** Fila começa em terminal de ônibus



**Sufoco.** Usuários passam pelas escadas lotadas



**Fluxo.** Controle nas catracas para evitar tumulto

### REDISTRIBUIÇÃO DE USUÁRIOS

• Número de passageiros não para de subir no metrô

#### Passageiros transportados

Linha	2011	2012	VARIAÇÃO
	EM MILHÕES	EM MILHÕES	2012/2011
1-Azul	433	418	-3,5
2-Verde	163	182	11
3-Vermelha	427	423	-0,9
4-Amarela	51,7	170	72,9
5-Lilás	63	75	19

Fonte: Metrô de São Paulo e Transportes Metropolitanos

### Companhia vai instalar cobertura para passageiros

• Uma cobertura para amenizar o desconforto dos passageiros deverá ser instalada no entorno das estações que registram filas na Linha 3 Vermelha. O Metrô afirma que fará uma licitação para a colocação de toldos sobre essas passagens.

Em nota, a Companhia do Metropolitanopolitano diz que estações como Corinthians-Itaquera, Paulista, Guilhermina-Esperança, Vila Matilde, Belém e Bresser-Mooça serão beneficiadas com a nova cobertura. Mas não deixou claro se essas serão todas as paradas a receber a proteção na Linha 3-Vermelha. De acordo com o Metrô, o contrato está em fase de assinatura e a expectativa é de que o começo das obras ocorra no segundo semestre deste ano.

A companhia também afirma que "desconhece o método usado pela reportagem para calcular o tempo dos passageiros nas filas" e que "os tempos apurados" por uma contagem feita por funcionários do Metrô "divergem do tempo apresentado pela reportagem". Além disso, segundo a empresa, "nos horários de pico também é monitorada a entrada dos passageiros para evitar tumulto e longas esperas próximo ao bloqueto". / A.R. e C.V.

**Figura 20 – Fila para entrar no metrô chega a 30 minutos em estações da zona leste**  
Fonte: Jornal Estado de São Paulo, 08/04/2013.

<sup>126</sup> Jornal Estado de São Paulo, 08/04/2013.

Mas a questão da superlotação não é uma exclusividade apenas do sistema metroviário, ao contrário, é cada vez mais patente esta problemática nos trilhos da CPTM, tanto que, de acordo com uma matéria do Jornal Estado de São Paulo, verifica-se que a CPTM finalizou 2011 com três das sete linhas consideradas como acima do limite tolerável de conforto, ou seja, 6 passageiros por m<sup>2</sup> <sup>127</sup>. Ainda nesta matéria, que se valendo dos dados disponíveis no Relatório da Administração de 2011 da CPTM, relata que as linhas mais críticas são as seguintes: Linha 7-Rubi, Linha 11-Coral e a Linha 12-Safira<sup>128</sup>.

Não por acaso que essa situação se reflete na pesquisa Imagem (ANTP, 2013), pois as linhas da CPTM com pior avaliação dos passageiros, em termos de classificação como excelente ou bom, em 2012 foram, em ordem decrescente: a Linha 12 (Safira), com apenas 26% dos passageiros que a consideraram como excelente ou boa, a Linha 7 (Rubi), com 36% que a avaliaram como excelente ou boa; na linha 11 (Coral), foram 38%, na Linha 8 (Diamante), 56%, na Linha 9 (Esmeralda), 57% e na Linha 10 (Turquesa), 59% consideraram excelente ou boa (Gráfico 28).



**Gráfico 28 – Percentual de usuários que avaliam como excelente ou bom, o serviço da CPTM por linha (%), SP, 2012**

Fonte: Antp, 2013/ Org. Ricardo B. Silva

<sup>127</sup> Jornal O Estado de São Paulo, 01/02/2012.

<sup>128</sup> Idem.

# Lotação supera o limite aceitável em 3 linhas da CPTM

Média diária de usuários subiu de 2,1 milhões para 2,3 milhões no ano passado; e a perspectiva é de piora no trecho da Marginal

**Bruno Ribeiro**

Apesar de colocar mais 24 trens em operação, aumentar em 6% a oferta de composições no horário de pico e crescer em 7% o número de viagens diárias na comparação com 2010, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) fechou 2011 com três das sete linhas acima do limite tolerável de conforto (6 passageiros por metro quadrado).

Os dados estão no recém-divulgado Relatório da Administração de 2011 da companhia. As linhas críticas, segundo a própria CPTM, são o Expresso Leste (serviço que funciona em conjunto com a Linha 11), líder de aperto, com 7,3 passageiros por m<sup>2</sup>, seguido pela 7-Rubi, com 7,2/m<sup>2</sup>, e a 11-Coral, com 6,2/m<sup>2</sup>. Mas a Linha 12-Safira chega quase lá: já são 5,6 passageiros/m<sup>2</sup> (veja no quadro abaixo).

Somadas, essas linhas transportaram uma média de 1,15 mil

lhão de usuários por dia no ano passado. Significa dizer que metade dos 2,3 milhões de usuários diários de toda a rede da CPTM viaja no limite do desconforto. Cada passageiro percorre, em média, uma distância de 20,3 quilômetros nesse aperto, em cerca de 30 minutos, ainda segundo os dados do relatório.

Quem usa os trens não se surpreende com os dados. "E o que você falou: desconforto. A gente fica grudado, isso irrita, deixa estressado", disse o técnico de informática Everton Rodrigues, de 25 anos, usuário da Linha 7-Rubi. "O problema é ficar muito tempo no aperto. Eu embarco

## ● Viagens

**Ao todo, a CPTM foi responsável por 700,2 milhões de viagens em 2011, recorde da companhia. É como se cada morador da capital tivesse usado os trens duas vezes por dia durante um mês.**

em Francisco Morato. Em Franco da Rocha (estação seguinte), já não dá para se mexer. E aí é assim durante uma hora. Uma hora no aperto", conta a balconista Barbara Cavalcante, de 33 anos, usuária da mesma linha.

No ano passado, a CPTM teve aumento de 9% no total de usuários em relação a 2010, quando transportou 2,1 milhão de pessoas por dia. Mas as linhas "desconfortáveis" tiveram aumento de apenas 4% na comparação com o ano anterior.

O índice de 6 passageiros por m<sup>2</sup> é adotado internacionalmente para avaliar o nível de conforto de um sistema de transporte. "A concentração é, praticamente, em dois horários. Das 5h30 às 7h30 e das 17h às 19h. Esses dois horários representam 50% da movimentação", diz o diretor de Relacionamento da CPTM, Sérgio Carvalho Júnior. Foi a primeira vez que o índice esteve no relatório, portanto, não é possível comparar com outros anos.



Rubi. Ao lado da Coral e do Expresso Leste, tem mais de 6 passageiros por metro quadrado

**Projeções.** A perspectiva até 2014, ainda de acordo com o relatório, é de melhora. Se todas as promessas de modernização forem cumpridas, nenhuma linha será tão superlotada. Mas o líder no quesito aperto continuará sendo o Expresso Leste, com 5,8 passageiros por m<sup>2</sup>. E o Expresso ABC, linha prometida para 2014

que vai ligar a Estação Luz a Mauá, paralela à Linha 10-Turquesa, já vai nascer no limite do conforto: 5,9 passageiros por m<sup>2</sup>. A Linha 10, por outro lado, é a que deve melhorar mais esse índice, passando dos atuais 5,1 para 2,9 passageiros por m<sup>2</sup>.

O destaque, entretanto, é a perspectiva de piora da Linha

9-Esméralda, na Marginal do Pinheiros. Em 2014, ela deve ficar com média de 4,6 passageiros por m<sup>2</sup>, contra os atuais 4. Segundo a CPTM, esse índice deve ficar estabilizado de 2015 em diante, quando a ampliação da Linha 5-Lilás do Metrô entrar em operação. A promessa é que a extensão do ramal, entre a Chácara Klabin e o Largo Treze, atraia parte dos passageiros da Linha 9,

## Osasco-Grajaú lidera aumento da demanda

A rede da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) ganhou mais 197 mil passageiros que usam os trens todos os dias em 2011. Mas, de cada dois passageiros novos, um foi para a Linha 9-Esméralda.

Sozinha, essa linha ganhou mais 98 mil usuários por dia, em média, na comparação entre 2010 e 2011 – um aumento de 36%. O motivo é a expansão da rede ferroviária. Esse ramal, que sai do Grajaú, na zona sul, e

vai até Osasco, na Grande São Paulo, passando pela Marginal do Pinheiros, ainda não era integrado ao Metrô em 2010. Com a integração com a Linha 4-Amarela, houve uma redução no tempo de viagem até o centro e a linha

ficou mais atrativa.

**Falha.** Ontem, a linha teve mais uma falha na rede elétrica que interrompeu a circulação entre as Estações Presidente Altino e Osasco desde o começo da

manhã. Os usuários tiveram de utilizar a Linha 8-Diamante para contornar essas duas paradas.

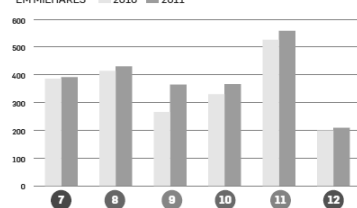
Outra pane, em 14 de março, já havia motivado a CPTM a fechar a linha aos domingos para acelerar obras de modernização. A CPTM promete reduzir o intervalo entre trens de 5 para 3 minutos até 2014, quando todas as obras terminarem. **/B.R.**

**Pior.** Para o engenheiro Creso de Franco Peixoto, professor da FEL, o desconforto nas linhas de trem traz mais incômodo para o usuário do que no metrô. "No metrô, a viagem é mais curta, então o passageiro só sente se tem lugar perto. Nos trens de subúrbio, a viagem é mais longa e há uma tendência de as pessoas se moverem mais."

### DESCONFORTO

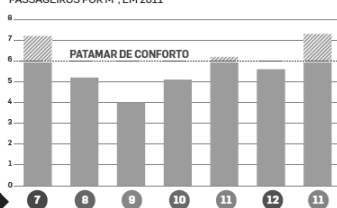
Média Diária de Usuários  
EM MILHARES

2010 2011



Lotação por linha

PASSAGEIROS POR M<sup>2</sup>, EM 2011



O ideal e o atual

PATAMAR DE CONFORTO

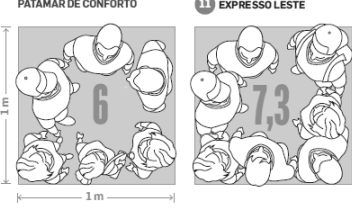


Figura 21 - Lotação supera o limite aceitável em 3 linhas da CPTM

Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 01/02/2012.

O resultado dessa ausência de rede e a superlotação provavelmente vêm influenciando no aumento das falhas no Metrô e na CPTM. Em uma matéria do jornal O Estado de São Paulo verifica-se que, em 2013, os trens do Metrô apresentaram uma grande falha a cada três dias e os trens da CPTM sofrem uma grande falha a cada dez dias; somando os dois sistemas, juntos tiveram 149 ocorrências "notáveis" que, de acordo com a reportagem, referem-se à falhas que

persistem por mais de seis minutos. Esta reportagem, valendo-se de estatísticas internas do Metrô, coletadas e divulgadas pelo Sindicato dos Metroviários, mostra que somente no Metrô ocorreram 113 incidentes notáveis e na CPTM ocorreram 36 destes<sup>129</sup>.

Esses eventos que vêm se ampliando nos últimos anos são resultados do abandono e dos discursos que giraram em torno dos transportes coletivos sobre trilhos. E o pior é que estas falhas não se resumem apenas a uma ampliação no tempo de deslocamento das pessoas. Mais do que isto, esta problemática vem atentando contra a vida das próprias pessoas que utilizam este sistema. Em uma matéria do Jornal Folha de São Paulo<sup>130</sup>, em 17 de maio de 2012, relatou-se uma falha no controle automático dos trens que causou um acidente de grandes proporções na Linha 3 (Vermelha), de acordo com o Metrô e o Sindicato dos funcionários. A falha no sistema ocorreu basicamente porque o sistema automático do trem que o faria frear próximo à composição da frente, ao contrário, acelerou. Segundo o Sindicato dos Metroviários, o maquinista da composição foi um verdadeiro “herói”, já que puxou a alavanca percebendo a iminência do choque. *“A frenagem foi tão intensa, aliada ao choque, jogou passageiros no chão. Pessoas quebraram a perna e tiveram cortes no corpo. Uma gestante bateu a barriga, passou mal e foi internada”*<sup>131</sup>. Ainda de acordo com a matéria, *“pelo menos 106 pessoas foram atendidas em hospitais públicos, 49 das quais socorridas por bombeiros na hora; os demais buscaram auxílio por conta própria, com dores no corpo ou crises nervosas”*<sup>132</sup> (Figura 22).

---

<sup>129</sup>Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 24/03/2014.

<sup>130</sup>Folha de São Paulo, 17/05/2012.

<sup>131</sup>Idem.

<sup>132</sup>Idem.



# PÂNICO NO METRÔ

DE LÃS PRUJO

Um trem lotado bateu em outro, vazio, entre as estações Penha e Carrão (zona leste), da linha 3-vermelha, a mais movimentada do Metrô. Foi a primeira colisão entre trens com passageiros na história da empresa. O acidente ocorreu às 9h50 de ontem. Por quase três horas, 68 bombeiros e funcionários do Samu trabalharam no resgate

dos feridos. Ao menos 106 pessoas foram parar em hospitais. 49 pessoas ficaram feridas, algumas com fraturas. Após a colisão, houve pânico. As portas do vagão só abriram 15 minutos depois da batida. Com a energia cortada, sem ventilação, passageiros gritavam. Alguns quebraram janelas de emergência para escapar. A principal hipótese é que o sistema auto-

mático de controle falhou — o trem acelerou, em vez de frear. A pane fez o maquinista acionar o freio de emergência, manual. A linha 3 ficou parcialmente fechada por quatro horas e meia, gerando atrasos em todo o sistema. O ramal leva 1,1 milhão de passageiros por dia — cresceu em 2011 20% em nos recursos que em 2010. O governador Geraldo Alckmin (PSDB) não comentou o caso.



Mulher ferida na colisão é retirada do vagão em maca. Passageiro é levado pelos trilhos para receber socorro. Jovem chora ao sair de hospital após o acidente na linha 3.

## Falha técnica provoca colisão de dois trens

Estatual e sindicato de funcionários dizem que pane causou o choque; ao menos 106 pessoas foram parar em hospitais

**Engenheiros dizem que defeito no sistema automático é inédito: acidente foi o 1º com passageiros no Metrô**

DE LÃS PRUJO

Uma falha em um componente essencial para a segurança do metrô — o controle automático de frenagem — causou o acidente de ontem na linha 3-vermelha.

Foram ao menos duas falhas: primeiro, o sistema mandou o trem acelerar a 100 km/h — quando, tendo uma

composição parada à frente, o comando deveria ter sido pelo que ele freasse.

Segundo, o mecanismo de segurança que impede que dois trens chequem próximos não funcionou. Se ele estivesse em ação, o trem que vinha atrás pararia automaticamente ao ficar a 150 metros da composição da frente.

“Um processo entre as estações Penha e Carrão passou a enviar informações erradas para o sistema”, disse o Metrô, que descartou falha do maquinista.

O que ainda não se sabe, e é investigado pelo Metrô, é o que delatou o problema. A empresa fará um teste fino nos circuitos de controle da rede.

Diante dos defeitos, o trem tinha velocidade crescente quando se aproximou daquele no qual bateu.

Logo após o choque, a lâmpadagem de um choque, o maquinista puxou a alavanca do freio de emergência. O trem reduziu dos cerca de 50 km/h em que estava para algo entre 9 km/h e 12 km/h.

Para o sindicato dos metrôvistos e a Polícia Civil, o maquinista foi um “herói” por evitar uma batida mais grave.

Rogério Farnaza, 29, entrou no Metrô em 2008 e é maquinista desde janeiro de 2011.

A frenagem foi tão intensa que, aliada ao choque, jogou passageiros no chão. Pessoas quebraaram a pele e tiveram cortes no corpo. Uma gestante bateu a barriga, passou mal e foi internada.

Pelo menos 106 pessoas foram atendidas em hospitais públicos, 49 das quais socorridas por bombeiros na hora.

Alguns foram socorridos por conta própria, com dores no corpo ou crises nervosas. Ninguém está em estado grave. Não havia bolsonço específico sobre os tipos de ferimentos dos passageiros.

Pela manhã, o secretário de Transportes Metropolitanos, Jurandir Fernandes, acompanhou o trabalho no local do acidente.

**FALHA INÉDITA**  
“Não há registro disso [o sistema mandar o trem acelerar em vez de parar] em lugar nenhum do mundo”, afirma Telmo Porto, professor da Escola Politécnica da USP. O sindicato disse o mesmo.

“Foi um acidente grave no sistema. Tem ocorrido outros falhas no metrô e na CPTM”, diz o presidente do sindicato, Albinete Melo Pinheiro Júnior. A Promotoria vai apurar o caso.

Segundo o diretor do sindicato Alex Fernandes, uma

hora antes do acidente, um maquinista de outro trem percebeu a mesma falha e avisou o Metrô, por volta das 9h. À noite, o Metrô disse que não falaria mais sobre o assunto.

No início da noite, metrôvistos realizaram assembleia (já agendada antes do acidente). Cerca de 500 trabalhadores decidiram entrar em greve na quarta por aumento real de 16,99%.

O Metrô ofereceu 1,5% e 4,5% de reajuste da gratificação. **ROBERTA MENEZES CASTRO, AFONSO RIBEIRO, RICARDO CALVO, EDUARDO RAMANI, PÓDCASTO DA SINA E WENESSA CORREIA**

LEIA MAIS nas págs. C1 e C5

Figura 22 – Pânico no metrô. Falha técnica provoca colisão de dois trens. Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 17/05/2012.

Assim, o transporte coletivo sobre trilhos de qualidade, em rede e integrado aos demais modais, precisa superar o discurso, pois é sabido que o seu contrário é parte fundante das problemáticas às quais assistimos. Leonardo, do Setor de Planejamento do Metrô, reflete assim:

*O metrô transporta mais pessoas hoje do que no passado, tudo está mais próximo do limite, a operação está mais próxima do limite como eu falei, o horário de operação do metrô foi estendido. Antigamente ele abria às 5 horas*

*da manhã e fechava meia noite. Hoje ele abre às 4h40 da manhã para a população, e vai até quase 1 hora da manhã, quer dizer, a manutenção está mais apertada, a idade também. O tempo passou para o metrô assim como passou para as pessoas. Então a manutenção dos equipamentos também, o envelhecimento, então há uma programação de troca, mas a pressão que existe hoje em cima da rede atual do metrô, que é pouco extensa, a demanda que ela tem, acaba gerando esse tipo de coisa.*

Isso não quer dizer que a expansão em rede e modernização de todo o sistema seria a solução cabal para todos os problemas de transportes na RMSP. Ao contrário. A questão a ser enfrentada refere-se a repensar o modelo urbano, onde a mobilidade - na sua complexidade - seja contemplada nos seus aspectos territoriais, sociais e de transportes. Leonardo, nesta linha de raciocínio, reflete assim a questão:

*Muita gente aposta a solução de transporte só no metrô. Isso é um equívoco, porque na verdade é um conjunto de soluções que envolvem inclusive a implantação do metrô que deveriam estar sendo implementadas no território, nas cidades, não só São Paulo, mas nas grandes cidades do Brasil, e que reverteriam o problema de circulação das pessoas. Então, o metrô é uma parte, os outros sistemas de transporte também. Tem que trabalhar em conjunto, não adianta achar que implantar 500 quilômetros de metrô vai resolver o problema, não vai. A gente precisa potencializar algumas coisas que já estão aí. Tem que trabalhar uma coisa que é hiper delicada no meu entender, mas que é o ponto chave, enquanto isso não for tratado com seriedade e digamos assim com afinco, não vai resolver, que é o uso do solo. Enquanto a gente tiver população morando na periferia e emprego concentrado no centro expandido, não houver equilíbrio dessa relação entre emprego e moradia, seja na região central, seja na periferia, nós vamos continuar tendo os mesmos problemas, talvez numa escala menor, se o sistema de transporte crescer, porque ele tem que crescer de qualquer forma, mas ele vai continuar existindo. A gente sempre vai ter pessoas se deslocando dezenas de quilômetros na cidade enquanto elas poderiam estar trabalhando mais próximas, fazendo atividades mais próximas das moradias delas. Então eu vejo isso: o metrô faz parte do conjunto, mas ele não resolve a coisa sozinho.*

### 3.3. Mobilidade e Redes: fluidez seletiva e o automóvel

Comumente escutamos que vivemos numa “*sociedade hipermóvel*”<sup>133</sup> (KAUFMANN, 2011, p.13) já que, para Peter Adey, o mundo está se movendo provavelmente mais do que antes e, portanto, “*é algo que fazemos e experienciamos a quase todo o momento*”<sup>134</sup> (ADEY, 2010, p.1), processo este que vem entorpecendo os sentidos, diante de um mundo tomado pela necessidade cada vez mais premente de fluidez, que parece ser a marca do tempo presente.

As cidades, dominadas pelos ditames dos fluxos, são contaminadas e contaminam as pessoas pela lógica da urgência e da pressa desmedida. Tudo é fluxo, é passageiro, nada parece determinar a permanência, o que é sólido desmancha no ar (BERMAN, 1987). A. Giddes teoriza essa sociedade moderna submetida a uma espécie de “*desencaixe*” (GIDDENS, 1991), que se refere ao “*deslocamento’ das relações sociais de contextos locais de interação e sua reestruturação através de extensões indefinidas de tempo-espço*” (Ibid., p.24), que para Z. Bauman liga-se à perda das referências totalizantes, tornando-as mais fugidias, apontando as diretrizes de uma “*modernidade líquida*” (BAUMAN, 2001).

Para alguns autores, a intensificação dos fluxos, associada ao desenvolvimento técnico-científico, vem plasmando os lugares e implodindo suas referências simbólicas e identitárias, impingindo as grandes cidades como apenas entroncamentos da dinâmica global, num processo que M. Augé (1994) denomina de “*não-lugar*”, devido à “*velocidade desterritorializante*” de Paul Virílio (1996) e que, para M. Castells, (1999) revela a emergência marcada pela passagem de um “*espaço de lugares*” para o “*espaço de fluxos*”.

Para M. Castells, o “*espaço de fluxos*” é resultado de intensas transformações socioespaciais, impulsionadas pela explosão das novas TCIs (Tecnologias de Comunicação e Informação) já que, segundo este autor, inaugura-se uma nova era

---

<sup>133</sup>“*Il est courant d’entendre que nous vivons dans une société ‘hypermobile’*” (Kaufmann 2008:13).

<sup>134</sup>“*We simply cannot ignore that the world is moving and, maybe, the world is moving a bit more than it did before. We might even say that mobility is ubiquitous; it is something we do and experience almost all of the time*” (ADEY, 2010, p.1).



da informação que se apoia pelo desenvolvimento das redes<sup>135</sup>, definida como organismo planetário e que parece desenhar uma infraestrutura invisível de uma sociedade, o que o autor chama de *sociedade em rede*:

*Redes constituem a nova morfologia social de nossa sociedade, e a difusão da lógica de redes modifica de forma substancial a operação e os resultados dos processos produtivos e de experiência, poder e cultura. Embora a forma de organização social em redes tenha existido em outros tempos e espaços, o novo paradigma da tecnologia da informação fornece a base material para sua expansão penetrante em toda a estrutura social (CASTELLS, 1999, p.497).*

Para L. Dias, a rede tornou-se uma forma privilegiada de representar a realidade contemporânea (DIAS, 2005, p.12), porém, segundo esta autora, faz-se necessário escapar de um “*determinismo tecnológico*” imperante na tese empreendida por Castells (OFFNER, 2000 apud DIAS, 2005, p.14-19). Neste ponto, as indicações de M. Santos são fundamentais, pois este autor entende que os imperativos da fluidez impulsionados pela rede não se restringem a uma categoria técnica, mas a uma entidade sociotécnica (SANTOS, 2002, p.275) na sua “*realidade material*” e outra como “*dado social*” (Ibid., p.262). Ou seja, são verdadeiras “*redes mistas*” numa relação entre a sua materialidade e a ação que dá vida e as anima, pondo a exigência da fluidez no espaço na ordem do dia no mundo contemporâneo:

*Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos. A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um dos suportes da competitividade. Daí a busca voraz de ainda mais fluidez, levando à procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado (Ibid., p.274).*

---

<sup>135</sup> A palavra rede, etimologicamente, provém do latim *retis* e aparece no século XII para designar o conjunto de fios entrelaçados, linhas e nós. Por muito tempo, ficou associada à ideia de organismo, para designar tanto o corpo na sua totalidade – como organizador de fluxos e de tecidos – quanto uma parte sua, notadamente o cérebro. A grande ruptura que introduz um novo conceito de rede acontece na segunda metade do século XVIII, quando ocorre sua “saída” do corpo para a ciência. Representações geométricas do território se multiplicam graças à triangulação do espaço em rede. Engenheiros, cartógrafos, frequentemente militares, empregam o termo rede no sentido moderno de rede de comunicação e representam o território como um plano de linhas imaginárias ordenadas em redes, para matematizá-lo e construir o mapa. O conceito moderno de rede se forma na filosofia de Saint Simon, que partia da ideia de que o corpo humano se solidifica e morre quando a circulação é suspensa, daí a necessidade de pensar uma maneira de dinamizar a circulação no território francês, no século XIX. De meados do século XX em diante, baseia-se na explosão das técnicas de comunicação e informacional (Cf. DIAS, 2005, p.14-18).

É assim que os fluxos tornam-se imprescindíveis em uma metrópole como São Paulo, que visa a todo o momento desembaraçar seus entraves e que, tendo como suporte as redes sociotécnicas, produto de relações sociais (DIAS, 2005, p.23), além de expressar uma relação de poder (RAFFESTIN, 1993, p.157; RIBEIRO, 2000; SANTOS, 2002, p.270; HAESBAERT, 2004, p.301), põem à prova a realidade espacial, na sua relação de inseparabilidade entre os sistemas de objetos e os sistemas de ações (SANTOS, 1994, 2002). Doravante, as redes sociotécnicas definidas na sua realidade material, mas também social e política, é viabilizada com a criação de objetos e lugares que favoreçam a fluidez. Porém, como as redes sociotécnicas mediam as relações socioespaciais, a *“fluidez, de fato, é seletiva”* (SANTOS, 2002, p.276) já que *“tudo é disposto para que os fluxos hegemônicos corram livremente, destruindo e subordinando os demais fluxos”* (Idem, 1994:34).

Em uma metrópole como a de São Paulo, traduzida como *“ponto de intersecção entre horizontalidade e verticalidade”*<sup>136</sup> (Ibid., p.286), integrando lugares cada vez mais distantes e articulados em rede, que justamente o estabelecimento da fluidez seletiva é representado pelo esforço em garantir a circulação dos automóveis através da efetivação das redes materiais (vias expressas, avenidas, pontes, túneis, etc.) e das redes imateriais (informática, *internet*, telefonia celular, cabos de fibras óticas, etc.), que aparecem como suporte da fluidez no *“meio técnico-científico-informacional”*<sup>137</sup> (SANTOS, 2002), permitindo uma aceleração em certos lugares, modais de transportes e conexões daí decorrentes.

É neste sentido que as redes, apoiado pelo desenvolvimento das TCIs, vem resultando menos do que apontar uma tendência à diminuição da necessidade dos deslocamentos (OKUBARO, 2001, p.20; HAESBAERT, 2004, p.301), vem induzindo novos deslocamentos cotidianos, como também uma nova forma de organização, eleição de prioridades, definição de parâmetros e estabelecimento de hierarquias desses deslocamentos em uma grande metrópole como São Paulo

---

<sup>136</sup> *“Enquanto as horizontalidades são, sobretudo, a fábrica da produção propriamente dita e o lócus de uma cooperação mais limitada, as verticalidades dão, sobretudo, conta dos outros momentos da produção (circulação, distribuição, consumo), sendo o veículo de uma cooperação mais ampla, tanto econômica e politicamente, como geograficamente”* (Santos, 2002:284)

<sup>137</sup> *“Podemos admitir que a história do meio geográfico pode ser grosseiramente dividida em três etapas: o meio natural, o meio técnico, o meio técnico-científico-informacional [...] Quanto ao meio técnico-científico-informacional é o meio geográfico do período atual, onde os objetos mais proeminentes são elaborados a partir dos mandamentos da ciência e se servem de uma técnica informacional da qual lhes vem o alto coeficiente de intencionalidade com que servem às diversas modalidades e às diversas etapas da produção”* (SANTOS, 2002, p.234-235).

O desenvolvimento das redes técnicas sociotécnicas, portanto, tornar-se imprescindível a mobilidade espacial, já que segundo P. Lévy “o virtual não se opõe ao real” (LÉVY, 1996, p.16). Corroborado com este aspecto, A. Kellerman cita: “Temos notado nas transmissões sem fio atualmente emergentes, quer através de computadores portáteis, ou através de telefones móveis, implicam uma maior intersecção entre a mobilidade física<sup>138</sup>” (KELLERMAN, 2006, p.74). É neste sentido que para Veltz, “os mais poderosos instrumentos de desenvolvimento metropolitano são atualmente, provavelmente, a internet e telefone celular” (VELTZ, 2004, p.59), porém, para este, as “grandes cidades facilitam encontros face a face, que são um elemento crucial de um moderno funcionamento da economia<sup>139</sup>” (ibid., p.59)

Destarte, essa realidade urbana mais do que restrita à esfera virtual, revela-se na possibilidade de aumento dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações. Porém, contraditoriamente, as cidades dinamizadas pelas redes na sua totalidade visam constantemente superar os entraves da condição objetiva de uma metrópole como São Paulo, apinhada de carros e gente que dificultam a realização do consumo e dos negócios na sua velocidade ótima para o sistema, assim descrito por Ana Clara Ribeiro:

*a aceleração de alguns fluxos [...] pode gerar o retardo de outros, como demonstra a vida urbana, em que a fluidez das novas redes é incompatível com limites também inscritos na materialidade e na sociabilidade, bastando recordar as malhas do trânsito, entre outros processos (Ribeiro, 2000:23).*

No fundo essa realidade urbana, regida pelo desenvolvimento das redes técnicas e normas que povoam a condição objetiva da metrópole de São Paulo, torna-se cada vez mais marcadas por intensos congestionamentos<sup>140</sup>, que entre outros problemas urbanos, é um convite para as pessoas se isolarem em casa, no condomínio, no trabalho. Nesta esteira, é cada vez mais comum que as pessoas terceirizem seus deslocamentos a partir da inversão em larga escala, onde ao invés do consumidor ir até a mercadoria, a mercadoria vai até o consumidor (SILVA, 2011). Não por acaso que vem prosperando cada vez mais o comércio eletrônico,

---

<sup>138</sup>“We have noted already the currently emerging wireless transmissions, whether through laptops computers, or through mobile telephones, which imply an intersection between enhanced physical mobility” (Kellerman, 2006:74).

<sup>139</sup> “Les grandes villes facilitent les rencontres face a face, qui restent un element crucial du fonctionnement d'une economie moderne, mais leur croissance ne resulte pas de ce besoin de communication directe. Les outils les plus puissants du developpement metropolitain sont aujourd'hui, probablement, l'internet et le telephone mobile” (VELTZ, 2004, p59).

<sup>140</sup> Este tema será tratado com mais detalhes no capítulo 4.

pois de acordo com o Relatório WebShoppers (2014), havia 17,6 milhões de pessoas que consumiam a partir do comércio eletrônico em 2009, passando para 51,3 milhões de consumidores, em 2013, num crescimento aproximado de 191%. No que concerne ao faturamento do setor, em 2009, representou cerca de 10,9 bilhões de reais, aumentando para 28,8 bilhões de reais em 2013, uma elevação de algo em torno de 164%<sup>141</sup>.

Em termos de pedidos feitos pela internet, em 2013, chegaram a 88,3 milhões, um crescimento de aproximadamente 64%, se comparado aos 57,3 milhões de pedidos realizados em 2011. No que tange aos dez itens mais vendidos (em volumes), em ordem decrescente, 19% estão relacionados à moda e acessórios, 18% a cosméticos e perfumaria, 10% eletrodomésticos, 9% livros/ assinaturas e revistas, 7% informática, 6% telefonia/celulares, 6% casa e decoração, 5% eletrônicos, 5% esporte e lazer e 3% brinquedos e games (WebShoppers, 2014). Além do mais, via internet é possível comprar ingressos para uma peça teatral, cinema, uma passagem aérea, reserva de hotel, restaurante, compra do supermercado, etc. Não por acaso que grandes cadeias tradicionais de vendas estão direcionando seus esforços a este importante setor da economia, tais como Casas Bahia, Extra, Lojas Americanas, etc., sem contar gigantes do setor que vendem apenas pela internet, tais como Submarino, Buscapé, Mercado Livre, etc.

É assim que essa nova economia põe a circular um batalhão de pessoas que vão garantir as entregas das mais diversas mercadorias em seus VUC's, Vans, motocicletas, etc., a fim de garantir a realização do capital no espaço paulistano, em uma realidade urbana apinhada de carros e gente de toda sorte que se deslocam pelos mais diversos motivos e horários<sup>142</sup>, definindo novas mobilidades, percursos e destinos, que menos do que resolver o problema dos congestionamentos, contraditoriamente, vêm ajudando a criá-lo.

Para J. Lojkine, esse processo revela a “*revolução informacional*” que tem no seu eixo central “*a produção, a circulação e a distribuição de informação*” (LOJKINE, 1995, p.302). Mais ainda, para H. Lefebvre, a informação que sempre existiu é revelada, mais recentemente, como um produto das trocas, uma mercadoria suprema ou a mercadoria das mercadorias:

---

<sup>141</sup>Fonte: <http://img.ebit.com.br/webshoppers/pdf/WebShoppers2014.pdf>. Acessado em 09/04/2014.

<sup>142</sup> Este tema será tratado com mais detalhes no capítulo 4.

*Produzida, ela guarda condições materiais (tecnológicas); ela exige investimentos, uma organização dos trabalhos. Ela tem um custo de produção; uma vez produzida, compra-se e vende-se informação, mas é ela que permite todas as outras trocas: todos os fluxos nos quais se banha o cotidiano (LEFEBVRE, 1991b, p.57).*

É assim que o cotidiano é banhado de um intenso fluxo de informações, apresenta-se como um suporte fundamental as redes sociotécnicas, que visam garantir a circulação fluida em uma metrópole como São Paulo. O intenso desenvolvimento das TICs, conectam homens a lugares e ao mundo cada vez mais inebriados com toda uma parafernália técnica, como celulares, *smart phones*, *tablets*, aplicativos, redes sociais, GPS, internet e rádios especializadas em trânsito, que os envolvem com a promessa de ajudá-los a fluir melhor.

Um exemplo desse processo na metrópole paulistana são as rádios especializadas em trânsito, com destaque à Rádio Sul América Trânsito 92,1 FM, que desde 2007 presta serviços ao paulistano com informações sobre a situação do trânsito, com boletins ao vivo e indicação de rotas alternativas para fugir dos congestionamentos<sup>143</sup>. Sem contar uma série de aplicativos para serem utilizados em celulares e *smart phones*, que são desenvolvidos com a finalidade de auxiliar os motoristas no trânsito da metrópole de São Paulo, dentre os quais, destaca-se o aplicativo da *MapLink Trânsito*, que traz informações do trânsito e rotas na cidade de São Paulo, como também possibilita o usuário a acompanhar em tempo real a situação do trânsito nos principais corredores, vias e estradas. Além do mais, este aplicativo traz informações sobre incidentes em tempo real<sup>144</sup>. Outro aplicativo que se destaca é o *Waze social GPS Maps & Traffic*, baseado num sistema colaborativo em que milhões de motoristas auxiliam uns aos outros no sentido de evitar os congestionamentos, poupar tempo, dinheiro do combustível e melhorar o percurso diário de todos os dias. É possível também verificar e alertar sobre acidentes, radares de velocidade, perigos, polícia e outros eventos que encontrar na via, e pode receber alertas que surjam na sua rota<sup>145</sup>.

É indubitável que essas informações possuem valor inestimável para os motoristas que utilizam cotidianamente seus automóveis como meio de

---

<sup>143</sup> <http://www.sulamericatransito.com.br/#>. Acessado em 09/04/2014.

<sup>144</sup> [https://play.google.com/store/apps/details?id=com.lbslocal.transito&hl=pt\\_BR](https://play.google.com/store/apps/details?id=com.lbslocal.transito&hl=pt_BR). Acessado em 09/04/2014.

<sup>145</sup> [https://play.google.com/store/apps/details?id=com.waze&hl=pt\\_BR](https://play.google.com/store/apps/details?id=com.waze&hl=pt_BR). Acessado em 09/04/2014.

deslocamento principal. As possibilidades são múltiplas e inimagináveis. Porém, no *Google Play*, próprio para baixar aplicativos em celulares e *smart phones*, caso um usuário tente buscar algum aplicativo sobre transporte coletivo e poluição atmosférica, provavelmente, não obterá sucesso. Na verdade, esse privilégio de informação, destinado aos motoristas de automóveis, mesmo em telejornais e programas de rádio especializados não é muito diferente; isso porque, como já vimos, a mobilidade liga-se a conteúdos políticos, econômicos e culturais, portanto, é também diferencial e uma forma de poder, já que “*as relações de poder mais relevantes envolvem o controle sobre fluxos de informações*” (HAESBAERT, 2004, p.301)

Desse modo, diferentemente do que se imaginava, a sociedade moderna - pautada pela era da informação - não parece indicar o *fim das mobilidades* das pessoas, mas ao contrário, vem apontando para novas dinâmicas de mobilidades articuladas às redes técnicas, acentuando a fluidez de uns em detrimento de outros, definindo uma nova prática socioespacial a partir de uma nova relação espaço-tempo na metrópole de São Paulo na transição do século XX para o XXI.

### **3.4. Mobilidade e Práticas Socioespaciais: espaço-tempo na carrodependência**

As mobilidades cotidianas revelam-se como um ângulo importante a fim de compreender uma nova prática socioespacial que compõe a paisagem urbana de São Paulo, induzindo as pessoas a certa rotina e uma forma de experienciar a relação espaço-temporal.

Para Berman, a experiência de tempo e espaço é “*um tipo de experiência vital*” (BERMAN, 1987, p.15), pois segundo D. Harvey o “*espaço e o tempo são categorias básicas da existência humana*” (HARVEY, 1996, p.187), já que “*as ordenações simbólicas do espaço e do tempo fornecem uma estrutura para a experiência, mediante a qual aprendemos quem ou o que somos na sociedade*” (HARVEY, 1996, p.198). Para H. Lefebvre, essa sociedade revela-se a partir da

“inscrição do tempo no espaço<sup>146</sup>” (LEFEBVRE, 1991a, p.130), já que para M. Santos “a noção de espaço é assim inseparável da ideia de sistemas de tempo” (SANTOS, 1985, p.22).

É nestes termos que M. Santos nos ensina que a “*história não se escreve fora do espaço, e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social*” (SANTOS, 1977, p.81). Assim, o homem que produz a si mesmo e ao mundo, apontando práticas socioespaciais que se afirmam e são difundidas a partir da apropriação e uso do espaço, que segundo Carlos: “*quando pensamos o espaço como produção social, revelemos a prática socioespacial, isto é, a dimensão prática do espaço, com isso revela-se o espaço enquanto dimensão indissociável da vida*” (CARLOS, 2008, p.33). Para L. Correa, as práticas espaciais caracterizam-se como “*administração e controle da organização espacial em sua existência e reprodução*” (CORRÊA, 1995, p.35), e é nesta linha que para R. Balbim “*as práticas espaciais são produtos tanto das ações contidas na produção da gestão e organização do espaço, como também contribuem para um tipo de ação espontânea de controle das ações no cotidiano*” (BALBIM, 2003, p.175).

É assim que as práticas socioespaciais aparecem como um ângulo fundamental para compreender a racionalidade que se desenrola no mundo cotidiano. Para Milton Santos, o cotidiano “*se impõe como uma espécie de quinta dimensão do espaço banal*” (SANTOS, 2002, p.321) traduzindo, ao mesmo tempo, “*uma condição para ação; uma estrutura de controle, um limite à ação; um convite à ação*” (Ibid., p.321). Neste diapasão, para A. Damiani, o “*cotidiano é o lugar do programado, das atividades fixadas, dos tempos administrados, sob o peso do que vem ao mundo, ele também é, nessa mesma medida, o lugar da vulnerabilidade de toda a programação*” (2002, p.169). É neste cotidiano onde tudo conta, porque tudo é contado, desde dinheiro até minutos, que para H. Lefebvre reflete assim:

*O cotidiano torna-se objeto de todos os cuidados: domínio da organização, espaço-tempo da autorregulação voluntária e planificada [...] ele tende a constituir um sistema com um bloqueio próprio (produção-consumo-produção). Ao se delinear as necessidades, procura-se prevê-las; encurrala-se o desejo [...] Neste sentido, o cotidiano seria o principal produto da*

---

<sup>146</sup>“Not everything has been Said – far from it - *about the temporal process which gives rise to, which produces, the spatial dimension – whether we are concerned with bodies, with society, with the universe or with the world*” (LEFEBVRE, 1984, p.130).

*sociedade dita organizada, ou de consumo dirigido* (LEFEBVRE, 1991b, p.82).

E é justamente neste mundo contemporâneo que, para W. Benjamin, “*Já passou o tempo em que o tempo não contava*” (BENJAMIN, 1996, p.206), submetendo corações e mentes nas grandes cidades às racionalidades do mundo da mercadoria, em que as exigências da circulação rápida postam-se como exigências cada vez mais prementes. Este estado de urgência sempre premente, em que a circulação rápida passa a ser uma exigência do capital na luta contra a desvalorização<sup>147</sup>, resultam no que D. Harvey denomina de “*compressão do espaço-temporal*” que, na “*história do capitalismo tem se caracterizado pela aceleração do ritmo da vida, ao mesmo tempo em que venceu as barreiras espaciais em tal grau que por vezes o mundo parece encolher sobre nós*” (Ibid., p. 219). Isso porque, de acordo com A. Carlos “*o tempo se acelera em função do desenvolvimento da técnica que requer a construção de novos espaços que vai redefinindo as relações dos habitantes com o lugar e no lugar, redefinindo a prática social*” (CARLOS, 2001, p.14). Ou seja, a aceleração do ritmo de vida que povoa uma nova relação espaço-tempo define as novas práticas socioespaciais em uma grande metrópole como São Paulo.

É justamente nessa metrópole que as práticas socioespaciais vinculam-se ao desenvolvimento técnico, que impõe ao espaço as marcas das exigências da fluidez, traduzindo-os, invariavelmente, como espaço de passagem. A velocidade, nesta realidade urbana, passa a ser um fator diferencial com a introdução da velocidade mecanizada dos automóveis, já que até então o ritmo nas cidades era unicamente definido pela passada do pedestre. Esse processo, de um lado, vem inibindo a presença de pedestres, em um espaço traduzido por péssimas condições de

---

<sup>147</sup> A circulação rápida como exigências da fluidez aparece como fundamental, pois a “*redução nos custos de realização e a circulação ajudam a criar espaço novo para acumulação do capital*” (HARVEY, 2005, p.50). Entretanto, esta redução nos custos dar-se-á através do desenvolvimento das *forças produtivas* (Cf. MARX, 1998, p.163), com intuito de reduzir o tempo de giro do capital no ciclo, visando o aumento da produção e das trocas de mercadorias, já que “*a reprodução das condições gerais tende a acarretar um desenvolvimento das forças produtivas, e, neste sentido, agiliza a circulação do capital através das melhorias dos meios de comunicação e transportes*” (CARLOS, 1994, p.97), permitindo “*que os fatores de produção, o trabalho, os produtos, as mercadorias, o capital, passem a ter uma grande mobilidade*” (SANTOS, 2005a, p.39), a fim de garantir a fluidez das trocas comerciais no espaço urbano, visando a realização da acumulação ampliada de capital. Isso porque “*a aceleração do tempo de giro na produção envolve acelerações paralelas na troca e no consumo*” (HARVEY, 1996, p.257), e, por conseguinte, “*quanto mais rápida a recuperação do capital posto em circulação, tanto maior o lucro obtido*” (Ibid., p.209).



calçadas (bem como sua ausência) ou a precária iluminação que é praxe nas cidades; de outro, ilude as pessoas na confusão produzida entre a velocidade real com a tecnológica (MIRALLES-GUASCH e CEBOLLADA, 2003, p.13) pois, para as autoras, existem distintas definições de velocidade<sup>148</sup>, sendo a velocidade tecnológica associada aos automóveis não necessariamente a velocidade real do espaço percorrido e tempo dispendido, e que erroneamente vem proporcionando argumentos para dar prioridades ao transporte individual frente ao transporte coletivo e não motorizado (Ibid., p.13).

É desse modo que, segundo T. Schor, o “*automóvel não só ocupa o espaço e o tempo da sociedade moderna, mas também penetra nas profundezas do cotidiano*” (Ibid., p.30). Para Henri Lefebvre, não é a sociedade que o automóvel - nomeado pelo autor como Objeto-rei, a Coisa-Piloto (1991b, p.110) - conquista e estrutura; é, antes de tudo, o cotidiano:

*De fato e na verdade não é a sociedade que o automóvel conquista e ‘estrutura’, é o cotidiano. O automóvel impõe sua lei ao cotidiano, contribui fortemente para consolidá-lo, para fixá-lo no seu plano: para planificá-lo. O cotidiano, em larga proporção hoje em dia, é o ruído dos motores, seu uso ‘racional’, as exigências da produção e da distribuição dos carros, etc.*(LEFEBVRE, 1991b, p.111).

É justamente neste espaço de passagem - voltado para os automóveis que conecta e arrasa os espaços -, que para G. Lipovetsky revela-se o entorno; o deserto, simbolizando a desolação humana, que denomina de *A Era do Vazio* (LIPOVETSKY, 2009), já que o consumo no espaço é realizado, em grande medida, ao sabor das necessidades daqueles que usam o automóvel. Essa necessidade produzida à base de promessa de mobilidade irrestrita, não resiste ao fato de que o tempo traduz-se como um recurso escasso, pois independentemente da condição social das pessoas, todos têm 24 horas para realizar suas atividades. É neste sentido que para Milton Santos “*as atividades modernas tendem, cada vez mais, ser*

---

<sup>148</sup>“*La velocidad tecnológica: es la que puede alcanzar la propia máquina sin ningunainterferencia externa. También es la que más haaumentado; La velocidad de circulación: es la velocidad medida en un entorno urbano real, teniendo en cuenta las condiciones del tránsito y de otros usuarios. Esta velocidad, que ronda los 15 km/h, es tres veces superior a la alcanzada por un peatón medio (4km/h); La velocidad puerta a puerta: es la relación que existe entre la distancia desde el punto de salida al de llegada y el tiempo utilizado en recorrerla. Es una velocidad másreal ya que tiene en cuenta los distintos tiempos utilizados en el aparcamiento, en la espera de los transportes públicos, etc. Esta velocidad está entorno a los 12km/h; La velocidad generalizada: es un promedio de velocidad en un transporte a lo largo de un extenso periodo de tiempo. La suma de las distancias recorridas se divide por el total del tiempo utilizado para recorrerlas, sumándole los costes que su utilización pueda generar (como el coste de la contaminación, los peajes, los accidentes, etc.), traducidos en valores temporales. Esta velocidad alcanza alrededor de los 10km/h”* (MIRALLES-GUASCH e CEBOLLADA, 2003, p. 13).

o reino dos horários, dos relógios, das normas, dos regulamentos e dos interditos” (SANTOS, 2002, p. 306), que o autor denominará de “cronofágica”, mas esta cidade *cronofágica* de múltiplas temporalidades é comandada pelo espaço (Idem, 2002b, p.21).

Numa metrópole como São Paulo, onde se repete à exaustão que tempo é dinheiro e não tempo é vida, as pessoas - em posse de automóveis dotados de alta velocidade tecnológica -, passam a determinar para si mesmas os mais diversos compromissos a serem realizados durante um dia. Na crença da velocidade, mecanicamente, as pessoas vão ao trabalho, levam o filho a escola, se irritam no caminho, não conseguem achar um lugar para estacionar os seus carros, e atrasam-se para os compromissos. Na volta para casa, irritadas, esperam, buzina e esperneiam em meio a mais um grande congestionamento. Lutam violentamente por centímetros, em uma guerra campal onde a conquista do espaço não é mais do que chegar a sua casa.

Doravante, constroem-se e alargam-se mais avenidas, pontes, túneis e viadutos, que rasgam o espaço da metrópole num *trabalho de Sísifo*<sup>149</sup>. Não sem sentido, uma realidade urbana marcada por múltiplas temporalidades e que, comandada pelo espaço, privilegia a circulação das pessoas nos automóveis como uma prática socioespacial patente. Essa relação embalada pelo *status* e reconhecimento social daqueles que desfilam com seus automóveis, no limite, torna-se uma regra na tentativa sempre fugidia de controlar o tempo. Doravante, as relações sociais imbuídas nesta racionalidade produzem uma arquitetura sempre renovada para o automóvel, definindo, antes de tudo, uma prática socioespacial. Os

---

<sup>149</sup>“Sísifo, o mais solerte e audacioso dos mortais, conseguiu por duas vezes livrar-se da Morte. Quando Zeus raptou Egina, filha do rio Asopo, foi visto por Sísifo, que, em troca de uma fonte concedida pelo deus-rio, contou-lhe que o raptor da filha fora Zeus. Este, imediatamente, enviou-lhe Tânatos, mas o astuto Sísifo enleou-o de tal maneira, que conseguiu encadeá-lo. Como não morresse mais ninguém, e o rico e sombrio reino de Hades estivesse se empobrecendo, a uma queixa de Plutão, Zeus interveio e libertou Tânatos, cuja primeira vítima foi Sísifo. O astucioso rei de Corinto, no entanto, antes de morrer, pediu à mulher que não lhe prestasse as devidas honras fúnebres. Chegando ao Hades sem o ‘revestimento’ habitual, isto é, sem ser um ídolon, Plutão perguntou-lhe o motivo de tamanho sacrilégio. O solerte filho de Éolo mentirosamente culpou a esposa de impiedade e, à força de súplicas, conseguiu permissão para voltar rapidamente à terra, a fim de castigar severamente a companheira. Uma vez em seu reino, o rei de Corinto não mais se preocupou em cumprir a palavra empenhada com Plutão e deixou-se ficar, vivendo até avançada idade. Um dia, porém, Tânatos veio buscá-lo em definitivo e os deuses o castigaram impiedosamente, condenando-o a rolar um bloco de pedra montanha acima. Mal chegado ao cume, o bloco rola montanha abaixo, puxado por seu próprio peso. Sísifo recomeça a tarefa, que há de durar para sempre” (BRANDÃO, 1986, p.226).

comércios de rua são devastados pelos *shoppings centers*<sup>150</sup>, considerados por Bauman como “*templo do consumo*” (2001, p. 116) que, em sua maioria, disponibiliza uma vasta área de estacionamentos aos automóveis<sup>151</sup>. As grandes cadeias de hipermercados<sup>152</sup> funcionam nas mesmas lógicas arrasam os mercados de bairros onde as pessoas iam fazer suas compras a pé e praticamente as obrigam a se deslocarem usando automóveis, pois: “*localizados às margens de grandes avenidas ou autoestradas, essas enormes plantas comerciais também são destinadas exclusivamente aqueles que se dirigem até lá de automóvel*” (BALBIM, 2003: apud DUPUY, 1995, p.75-81).

Mais do que isto, é cada vez mais comum observar construções de grandes ambientes com acessos exclusivos para os automóveis em São Paulo. A este exemplo, destaca-se o Shopping Center Cidade Jardim que, inaugurado em 2008, conta com 4 pisos e mais de 180 lojas<sup>153</sup>, e que conforme matéria do jornal Folha de São Paulo<sup>154</sup>, é parte de um empreendimento de luxo na casa dos 1,5 bilhão de reais, que praticamente não conta com acesso para pedestre<sup>155</sup>. Não por acaso que o automóvel passa a centralizar o modo de vida urbano. Mas usar o automóvel não se restringe a estes templos do consumo. Atualmente, as pessoas fazem praticamente tudo com o automóvel, desde ir à padaria da esquina de sua casa, ir à igreja da rua de trás, ir ao bar da esquina, ir ao salão de beleza a duas quadras, etc. O automóvel torna-se uma extensão do ser. O ato de dirigir o automóvel torna-se parte fundante de uma nova prática socioespacial. No limite, as pessoas nem saem mais de seus automóveis, ambientes são construídos para esta finalidade, tais como

---

<sup>150</sup>O primeiro *shopping center* construído no Brasil foi o Iguatemi, na cidade de São Paulo, inaugurado em 1966 (BALBIM, 2003, p.163).

<sup>151</sup>No Brasil, esse setor vem conhecendo um franco crescimento, onde de acordo com o ranking da Associação Brasileira de Supermercados (Abras), em 2012, o setor supermercadista brasileiro cresceu em 2012 e faturou R\$ 243 bilhões contra R\$ 224,3 bilhões em 2011. <http://www.portaldoshopping.com.br/numeros-do-setor/shoppings-nas-capitais-brasileiras>. Acessado em 10/04/14.

<sup>152</sup>“*Os hipermercados são magazines gigantes que surgiram, na França, em 1963. Seu idealizador foi Marcel Fournier, da Cadeia de hipermercado Carrefour. Os hipermercados se impõem associando ofertas e melhores preços (devido ao poder de barganha, controle dos estoques, emprego de avançados sistemas de logística de distribuição e linha de produtos exclusivos) à comodidade de encontrar de tudo num mesmo local*” (BALBIM, 2003, apud DUPUY, 1995, p.75-81).

<sup>153</sup><http://www.shoppingcidadejardim.com/files/releases/c8ad2098-0154-40b2-929f-1ae6d3bf81de.pdf>. Acessado em 10/04/14.

<sup>154</sup><http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff0308200824.htm>. Acessado em 10/04/14.

<sup>155</sup>“*O shopping Cidade Jardim, depois do segundo assalto em menos de um mês, fechou a entrada de pedestres que dava para a Marginal Pinheiros. A nova passagem, em uma rua lateral ao prédio, terá detector de metais*”<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/749866-apos-assaltos-shopping-cidade-jardim-em-sp-usara-detector-em-pedestre.shtml>. Acessado em 10/04/14.

o *Drive Thru*<sup>156</sup>, onde se compra *Fast Food*, se vai ao banco e dá tempo até para fé no carro. O *Drive Thru* para o sexo também tem no automóvel um leito ligeiro de amor. Sem contar que a maioria dos motéis, que cumprem esta finalidade, nem entrada para pedestre possuem.

Não se sai do carro, o carro torna-se um dormitório móvel, equipado com som, DVD, conectado à internet via *smart phone* e *tablet*, as pessoas vivem parte importante de suas vidas no volante. Mike Davis, estudando o caso da Califórnia, mostra-nos como a classe média norte-americana torna-se extremamente dependente dos automóveis, especialmente os SUVs, que são consideradas “*moradias temporárias de luxo, concebidas para suportar o inferno do deslocamento*” (DAVIS, 2013, p.49). É assim que, para Illich, “*as pessoas se convertem em prisioneiras do veículo que as leva, todos os dias, da casa ao trabalho*” (ILLICH, 2005, p.44). José Saramago, brilhante escritor português, critica a dependência do homem e alienação ao automóvel, no conto chamado *O Embargo*, onde a personagem principal fica presa ao automóvel que circula pela cidade onde, contraditoriamente, ao invés de controlar, é controlado pela máquina: “*O que estava a passar-se era absurdo. Nunca ninguém ficara preso desta maneira no seu próprio carro, pelo seu próprio carro. Tinha de haver um processo qualquer de sair dali*” (SARAMAGO, 2010, p.41).

É assim que, para além da velocidade tecnológica do automóvel, que embuste uma realidade fustigada e dá tom das práticas socioespaciais alienadas, que nega o espaço público e a relação com o outro, a partir de práticas socioespaciais controladas e submetidas a esta finalidade, que põem em reflexão a própria essência do ser que, constrangido, pensa na vida e num outro modelo de urbano mais sustentável e humano.

---

<sup>156</sup> Significa, basicamente, “através do carro”.

## 4. Capítulo – Mobilidade como Constrangimento

### 4.1. Mobilidade cotidiana e os deslocamentos na RMSP: Motivos e Divisão Modal

É de fundamental importância compreender as dinâmicas territoriais de uma metrópole como São Paulo; para tanto, a mobilidade cotidiana é um ângulo privilegiado, já que os “*deslocamentos feitos pela população diariamente na cidade refletem, por um lado, as suas condições de produção, renda e atividade, e por outro, a oferta dos sistemas de transporte e a acessibilidade urbana*” (ZIONI, 1999, p.20).

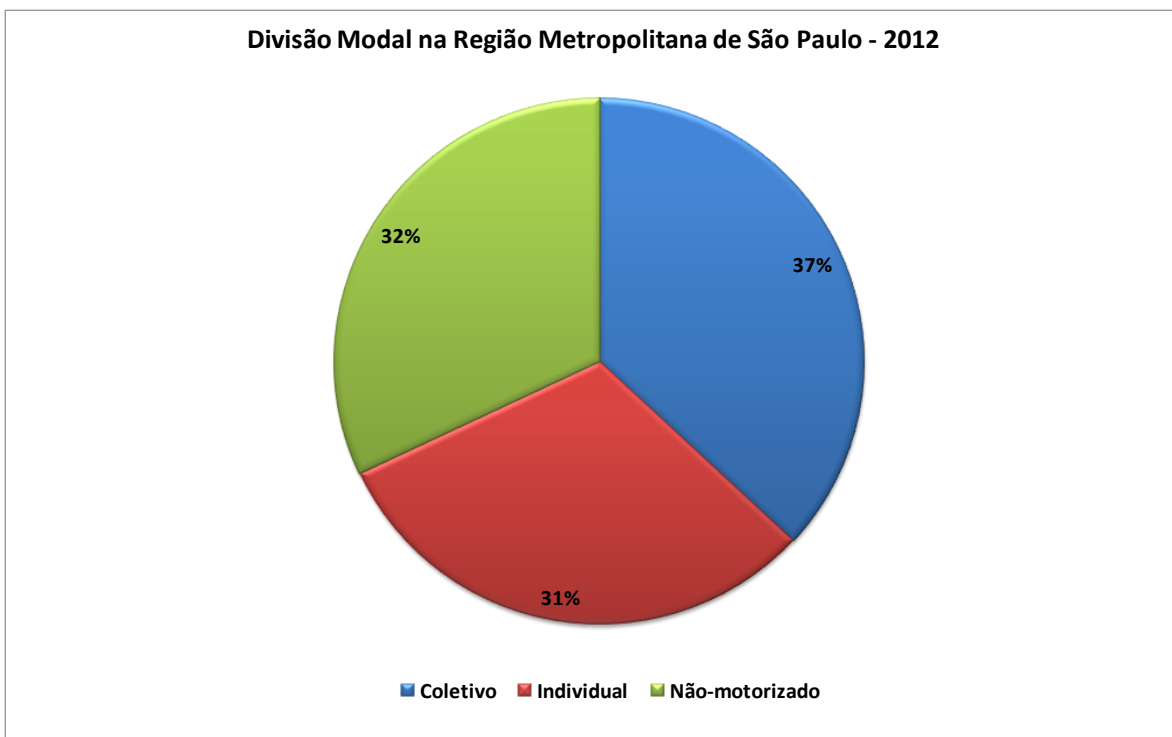
De acordo com a Pesquisa Origem e Destino do Metrô - que em 2012 mudou de nome para Pesquisa de Mobilidade da RMSP -, a população da RMSP chegou a 20 milhões de habitantes, que representou um crescimento de 181% desde 1967. Em 2012, a RMSP atingiu 9,8 milhões de empregos, crescendo 161% a partir de 1977. As matrículas escolares chegaram a 5,4 milhões, em 2012, representando um aumento percentual de 393% de 1967 em diante. As viagens motorizadas somaram 29,7 milhões, um aumento de 313% a partir de 1967. A frota de automóveis (excluindo as frotas de empresas e táxis) ficou na casa dos 4,2 milhões, crescendo 761% de 1967 a 2012, e a taxa de motorização chegou a 212 automóveis particulares por 1.000 habitantes, em 2012, o que representa uma ampliação de 203% em relação a 1967 (Metrô, 2012) (Tabela 11).

Tabela 11 – Dados Globais da RMSP, 1967-2007.

	1967	1977	1987	1997	2002	2007	2012
<b>População (x 1000 hab.)</b>	7.097	10.273	14.248	16.792	18.345	19.535	20.011
<b>Empregos (x 1000)</b>	-	3.758	5.647	6.959	7.983	9.066	9.813
<b>Matrículas (x 1000)</b>	1.088	2.506	3.676	5.011	5.448	5.251	5.366
<b>Viagens motorizadas (x1000/dia)</b>	7.187	15.263	18.642	20.458	24.466	25.167	29.700
<b>Frota de automóvel (x1000)</b>	493	1.392	2.014	3.092	3.378	3.601	4,247
<b>Taxa de motorização (auto/1000 hab.)</b>	70	135	141	184	184	184	212

Fonte: Metrô, 2007, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Ou seja, a frota de automóveis cresceu, proporcionalmente, mais de quatro vezes do que o crescimento da população da RMSP. A expressividade desse crescimento vai refletir direta e indiretamente na mobilidade cotidiana na RMSP. Para tanto, faz-se necessário, inicialmente, compreender esta realidade urbana, em termos de divisão modal. Em 2012, foram 43,7 milhões de viagens realizadas diariamente na RMSP, e 29,7 milhões delas vincularam-se às viagens motorizadas (68%), sendo que 16.144 milhões (54%) no modo coletivo e 13.596 milhões (46%) no modo individual. Além dessas, contabilizam-se 14 milhões de viagens diárias não-motorizadas (34%) do total (Metrô, 2012) (Gráfico 29).



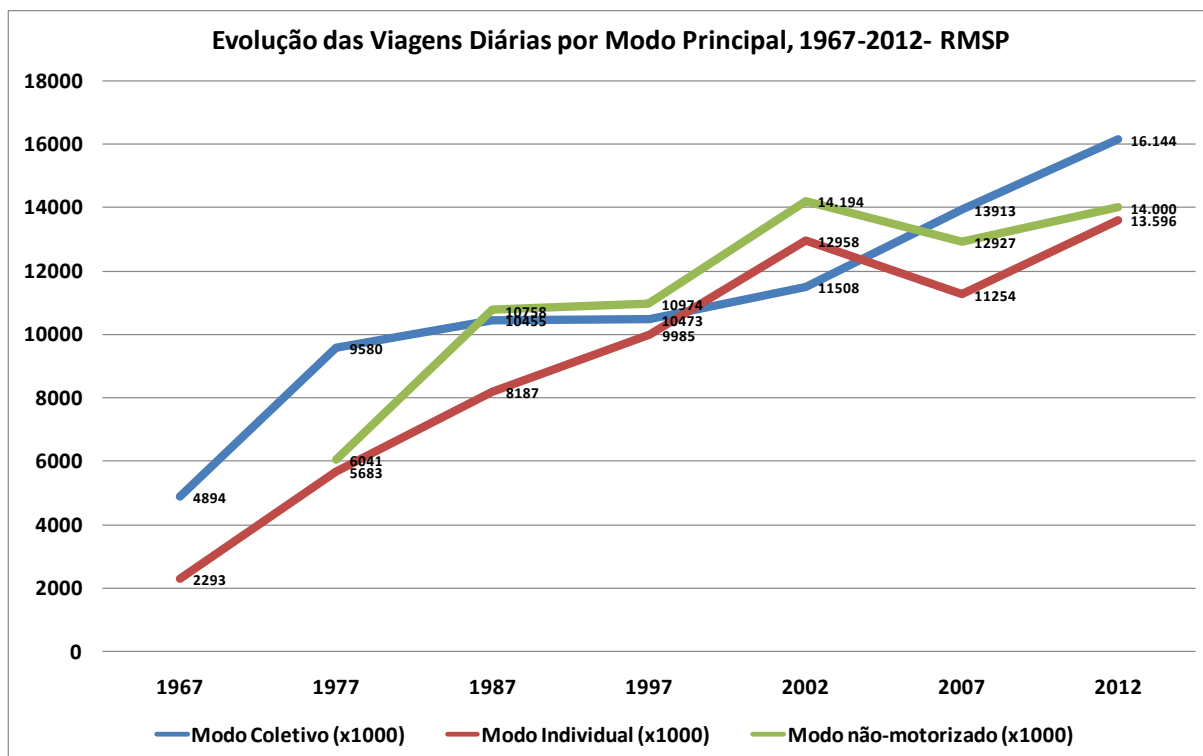
**Gráfico 29 – Divisão modal na RMSP, 2012**

Fonte: OD Metrô, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Observando essa divisão modal em termos históricos, verifica-se que no modo coletivo, em 1967, foram realizadas cerca de 7,1 milhões de viagens diárias, sendo que 68% realizadas pelo modo coletivo, 31% no modo individual – não foram disponibilizados dados acerca dos modos não motorizados. Dez anos depois, as viagens diárias evoluíram para cerca de 21,3 milhões de viagens diárias, ou seja, uma evolução de aproximadamente 200 %, sendo que, das viagens motorizadas, houve uma diminuição para 62,8% de viagens pelo modo coletivo e um aumento para 37,2% no modo individual, e as viagens não-motorizadas, que representavam

cerca de 39%, dividiam-se em 98,8% a pé e 1,2% com bicicletas. Em 1987, das 29,4 milhões de viagens, o modo coletivo diminuiu novamente e ficou com 56,1% das viagens motorizadas e o modo individual ampliou para 43,9%. Neste ano, as viagens não-motorizadas praticamente mantiveram-se com 37% do total, sendo 99% com o modo a pé e 1% com as bicicletas. Em 1997, as viagens cresceram para 31,4 milhões, sendo que o modo coletivo manteve a tendência de queda com 51,2% e o individual com a tendência de aumento com 48,8%; as viagens não motorizadas diminuíram proporcionalmente para 35%, e o modo a pé ficou com 98,5% e as bicicletas com 1,5%.

Em 2002, ocorreu uma tendência que há muito tempo se apontava, pois das 38,6 milhões de viagens, o modo coletivo caiu para 47% e o modo individual o ultrapassou, com 53%. Em relação às viagens não-motorizadas, neste ano, chegaram a 36% do total, sendo contabilizado apenas o modo a pé. Porém, em 2007, houve uma diminuição das viagens para 38 milhões, porém ocorreu uma inversão nas viagens motorizadas, já que o modo coletivo foi para 55% e o individual 45%; 34% das viagens vincularam-se ao modo não-motorizado, sendo 98% no modo a pé e 2% nas bicicletas. Em 2012, ocorreu uma ampliação nas viagens diárias, que chegaram a 43,7 milhões, e a situação entre o modo coletivo e individual nas viagens motorizadas praticamente permaneceu semelhante a 2007, pois o modo coletivo ficou em 54% e o individual com 46%, sendo que ocorreu uma diminuição das viagens não-motorizadas com 32%, onde o modo a pé ficou com 98% e as bicicletas continuaram com 2% (Gráfico 30).



**Gráfico 30 – Evolução das viagens por modo principal, RMSP, 1967-2012.**

Fonte: Metrô, 2007, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Ou seja, o modo individual conhece uma tendência de ampliação que vem praticamente de 1967 até 2002. Já o modo coletivo eleva-se sensivelmente entre 1967 e 1977, porém, passa pelas décadas de 1980 e 1990 sem crescimento, estagnado, e que justamente volta a crescer em 2002 em diante. As viagens não-motorizadas, que começam a ser contabilizadas em 1977, conhecem uma evolução até ultrapassar os modos coletivos e individuais em 1987, porém, ficaram estagnadas até 1997, conhecendo uma nova evolução até 2002, quando pela primeira vez na sequência histórica perdem a posição de liderança no total de viagens diárias na RMSP. A evidente mudança nas viagens diárias a partir de 2002 não se traduz em uma única explicação. Ao contrário, há um complexo de fatores que ajudará a determinar esse processo. Mas, indubitavelmente, a introdução do Bilhete Único, em 2004, foi um elemento fundamental. Isso por que este instrumento facilitou o acesso ao sistema de transporte coletivo, sendo ampliado em 2005, quando passa a ser aceito no Metrô e na CPTM. Além do mais, a melhoria do sistema de transporte coletivo em termos de frota e infraestrutura, mesmo que num ritmo inadequado, passa a garantir o acesso a um número maior de passageiros. Como vimos, houve uma ampliação de empregos entre 1997 e 2012, com um crescimento de 41%.



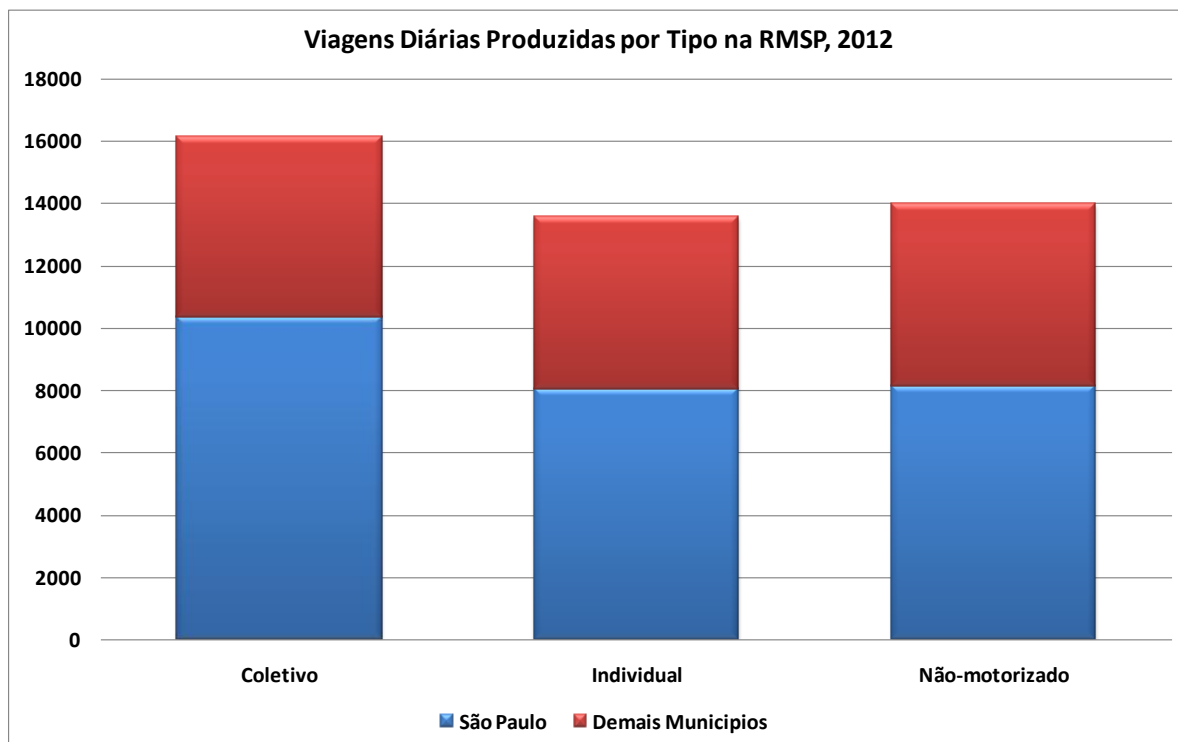
Em termos de renda familiar, em 2007 houve uma queda com base em 1997, de R\$ 3.042 para R\$2.211, de 27%. Sem contar que os intensos congestionamentos na RMSP inibiram o avanço do modo individual<sup>157</sup>. Isto é, a melhoria no acesso e dos transportes, aliado aos intensos congestionamentos a que são submetidos os usuários do modo individual, geraram uma elevação no número dos usuários nos transportes coletivos. Em 2012, a renda passou para R\$ 3.031, aumentando, portanto, 37%, de 2007 para 2012, diminuindo ainda mais o modo não-motorizado. O modo coletivo continuou ampliando, de 2007 para 2012, em 40%. Porém, a queda no modo individual, de 2002 para 2007, não se confirmou daí em diante, pois de 2007 a 2012, este modo apresentou uma evolução de 20%; sem contar neste último ano analisado, constatou-se um maior crescimento nas três primeiras faixas de rendas (até 8 salários mínimos) (Metrô, 2012). Isto é, a tendência de queda no modo individual não se confirmou, muito provavelmente, em decorrência das persistentes condições precárias nos transportes coletivos, que se reiteram até então.

Em relação às viagens produzidas por tipo na RMSP, verifica-se que a cidade de São Paulo concentra 65% das viagens coletivas, 63% das viagens individuais e 57% das viagens não-motorizadas em relação aos demais municípios. Na cidade de São Paulo, foram realizadas 9.036 milhões de viagens diárias (38,4%) no transporte coletivo, 7.092 milhões (30,1%) no transporte individual e 7.391 (31,4%) no transporte não-motorizado. Já em relação aos demais municípios, observa-se que foram realizadas 4.877 milhões de viagens diárias (33,4%) no transporte coletivo, 4.162 milhões de viagens (28,5%) no transporte individual e 5.536 milhões (38%) no transporte não-motorizado.

Isso remete ao fato de que as viagens motorizadas, no modo coletivo, são maiores em termos absolutos e relativos na cidade de São Paulo, em comparação com os demais municípios da RMSP; o mesmo se verifica com as viagens motorizadas no modo individual. Porém, no que se refere às viagens não motorizadas, em termos absolutos, na cidade de São Paulo elas ainda são superiores aos demais municípios, entretanto, são menores em termos relativos (Gráfico 31).

---

<sup>157</sup> Este tema será tratado com mais detalhes no capítulo 4.2.



**Gráfico 31 – Viagens diárias produzidas por tipo na RMSP, 2012**

Fonte: OD Metrô, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

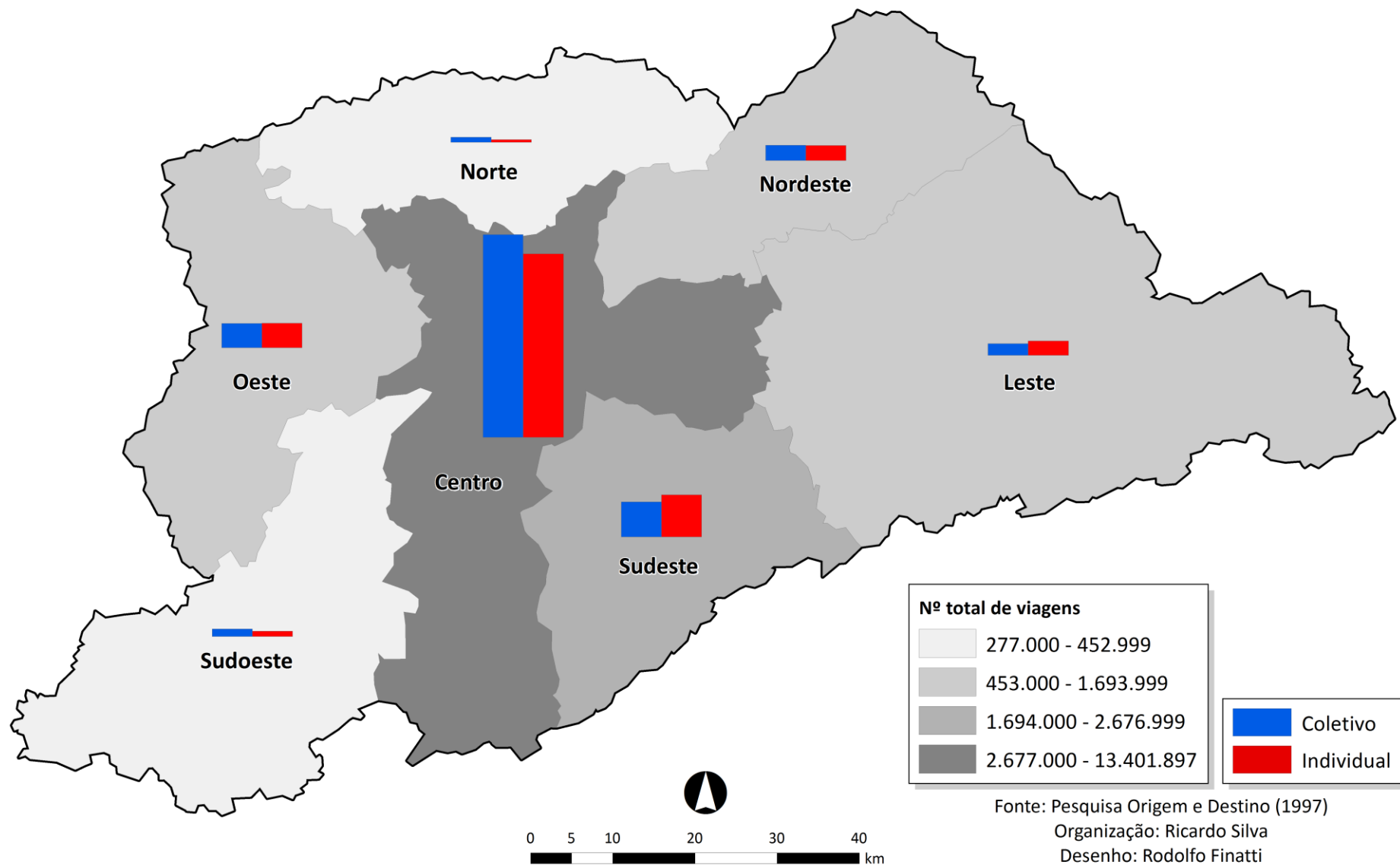
No mapa 29, no que se refere às viagens motorizadas por tipo e as regiões da RMSP de 1997, destaca-se em ordem decrescente no modo coletivo a região Norte (municípios de Cajamar, Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato e Mairiporã) com 65%, a região Sudoeste (municípios de Embu, Embu-Guaçu, Itapecerica da Serra, Jujutiba, São Lourenço da Serra e Taboão da Serra) com 58,2%, a região Centro (município de São Paulo) com 52,5%, a região Nordeste (municípios de Arujá, Guarulhos e Santa Isabel) com 28,2%, a região Oeste (municípios de Barueri, Carapicuíba, Cotia, Itapevi, Jandira, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Santana de Parnaíba e Vargem Grande Paulista) com 49,8%, a região Sudeste (municípios de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra) com 45,4%, na região Leste (municípios de Biritiba-Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Poá, Salesópolis e Suzano) com 45%. No que se refere à produção de viagens por modo individual e regiões da RMSP, destaca-se a região Leste com 55%, a região Sudeste com maior participação (54,6%), a região Oeste com 50,2%, a região Nordeste com 49,5%, a região Centro com 47,5%, a região Sudoeste com 41,8% e a região Norte com 35%.

No mapa 30, em 2007, no que se refere à produção de viagens motorizadas por modo coletivo e regiões da RMSP, destaca-se a região Norte com 67,1%, a região Sudoeste com 61,5%, a região Oeste com 59,7%, a região Nordeste com 58,9%, a região Centro com 56%, a região Leste com 52,2%, e a região Sudeste com 46,7%. No que se refere ao modo individual, verifica-se que o maior percentual ficou com a região Sudeste, com 53,3%, a região Leste com 47,8%, a região Centro com 44%, a região Nordeste com 41,1%, a região Oeste com 40,3%, a região Sudoeste com 38,5%, a região Norte com 32,9%.

No mapa 31, em 2012, na produção de viagens motorizadas por modo coletivo e regiões da RMSP, destaca-se a região Norte com 57%, a região Oeste com 57%, a região Centro com 56%, a região Sudoeste com 56%, a região Nordeste com 54%, a região Leste com 51% e a região Sudeste com 45%. No que tange à produção das viagens produzidas por modo individual e as regiões da RMSP, em ordem decrescente, destaca-se a região Leste com 55%, a região Oeste com 49%, a região Nordeste com 46%, a região Centro com 44%, a região Sudoeste com 44%, a região Norte com 43% e a região Sudeste com 43%.

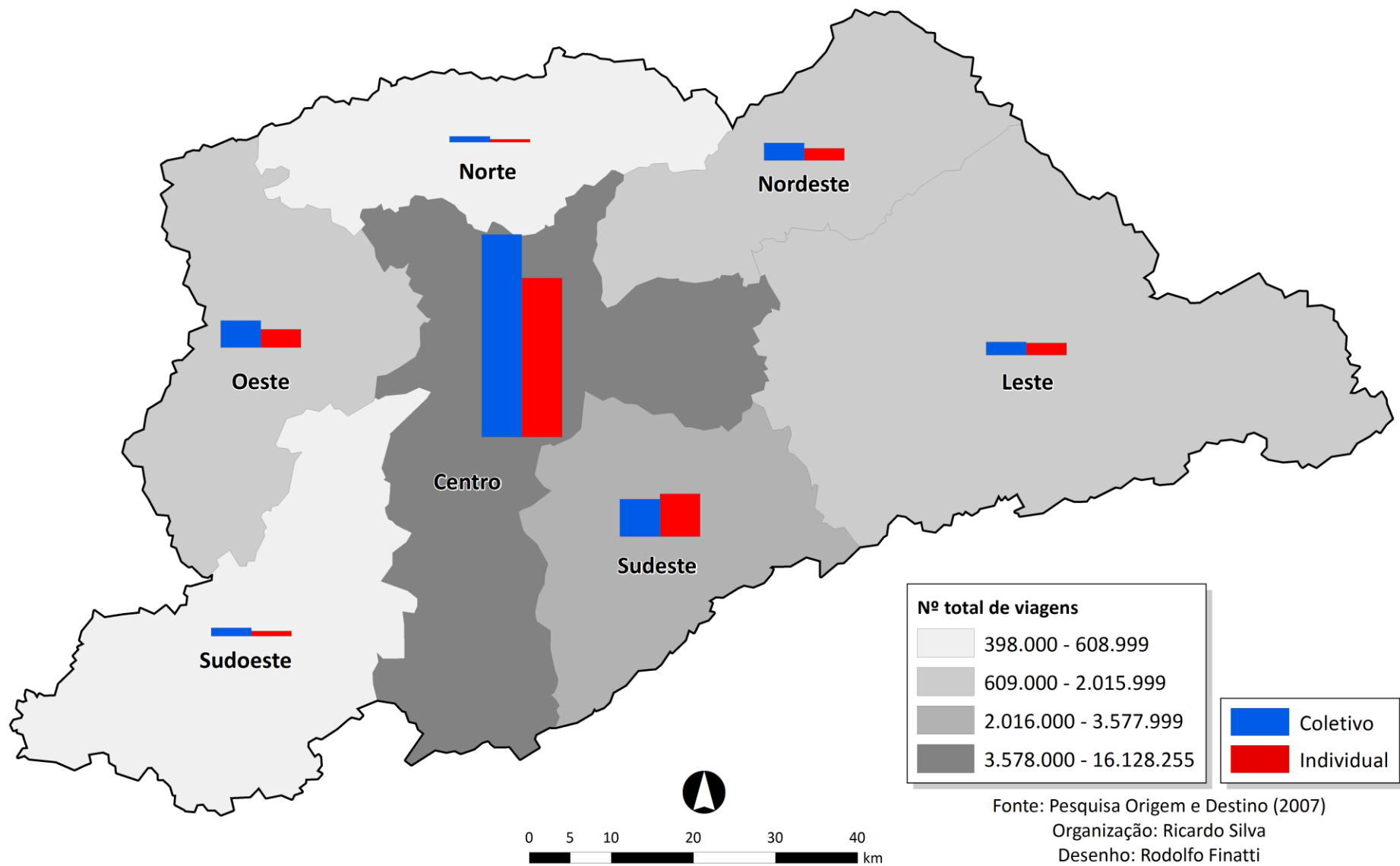
Ou seja, a região norte se destaca na produção de viagens motorizadas por modo coletivo já que, mesmo diminuindo 10 pontos percentuais, continua liderando. Já a região com a menor produção de viagens por modo coletivo é a região Sudeste, que praticamente não ampliou nada desde 1997 até 2012. Em termos das viagens produzidas por modo individual, ao contrário, destaca-se a região Sudeste, que permaneceu no mesmo patamar de 1997. Já a região com menor produção é a norte, apesar de crescer basicamente 10% de 2007 para 2012.

Viagens produzidas por tipo, Região Metropolitana de São Paulo (1997)



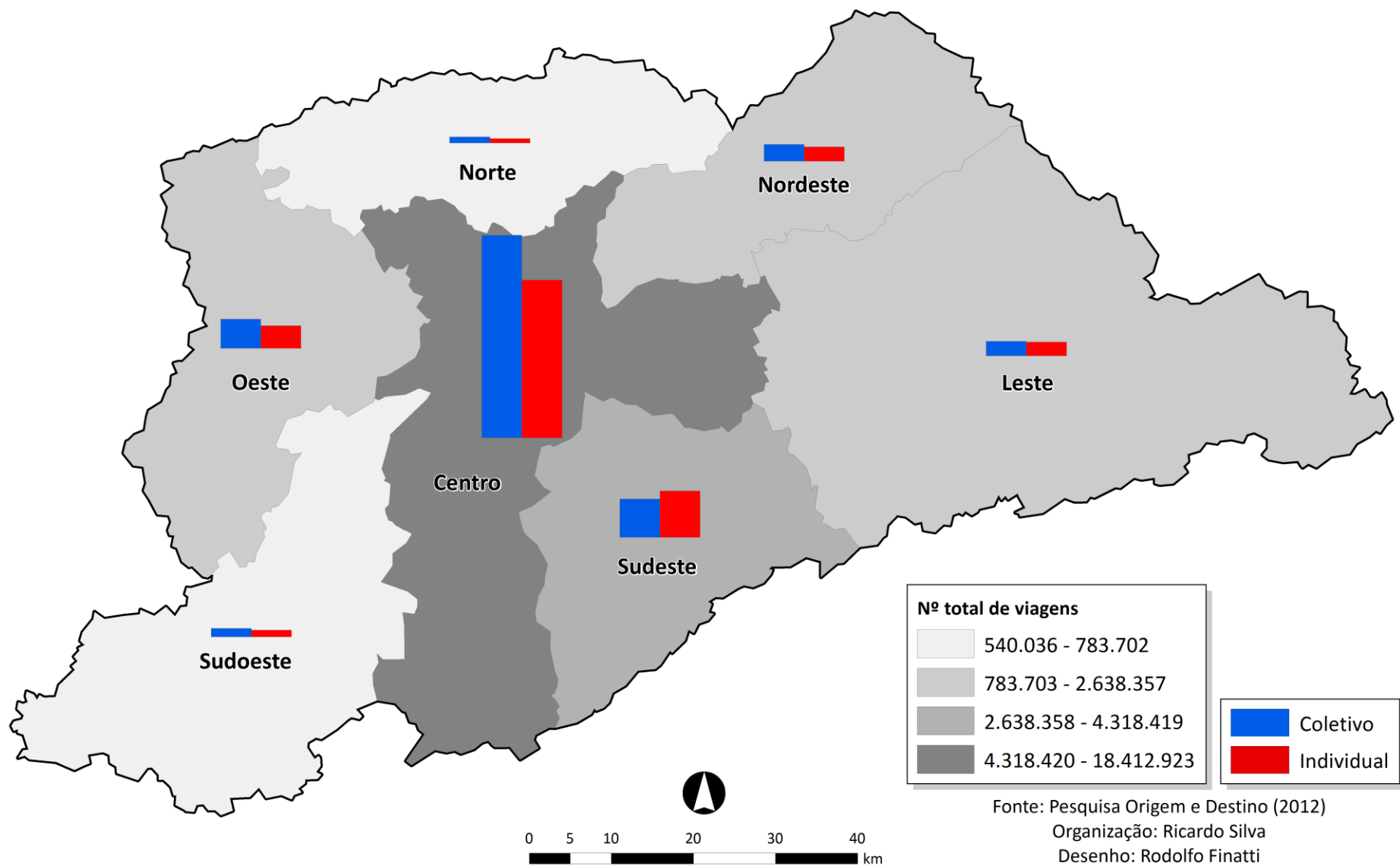
Mapa 29 – Mapa de Produção de viagens por tipo na RMSP, 1997  
 Fonte: Metrô, 1997.

Viagens produzidas por tipo, Região Metropolitana de São Paulo (2007)



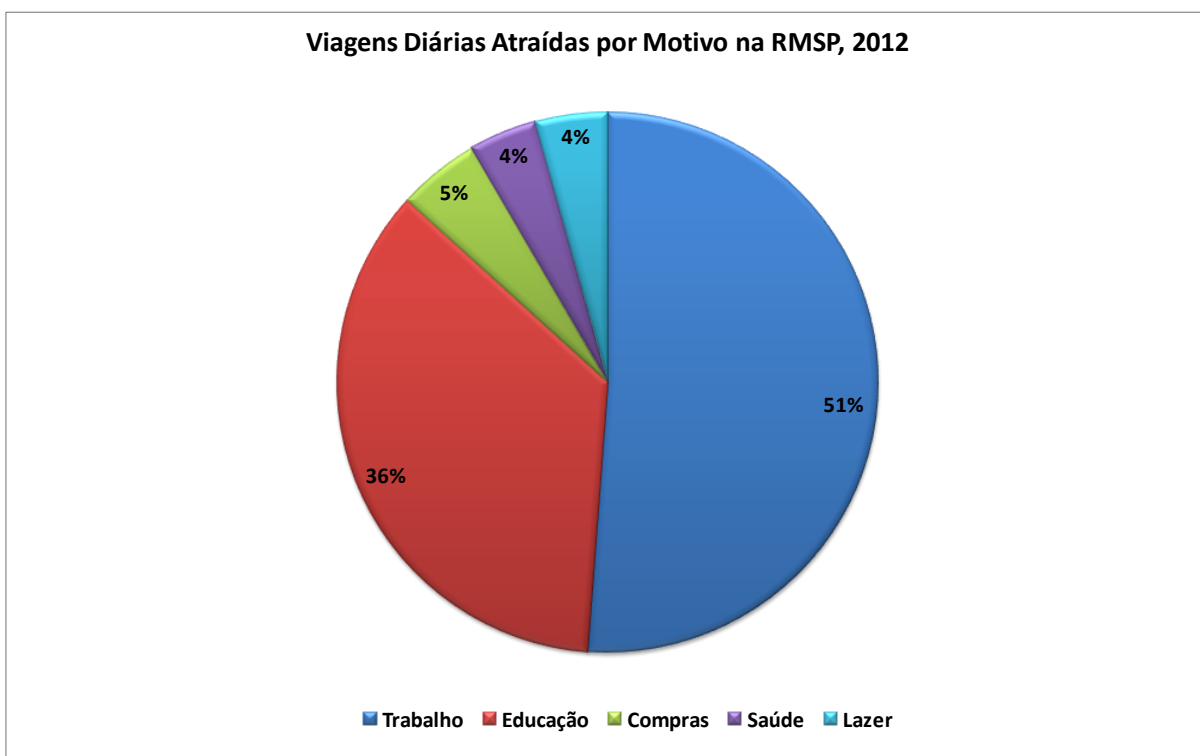
**Mapa 30 – Mapa de Produção de viagens por tipo na RMSP, 2007**  
Fonte: Metrô, 2007.

Viagens produzidas por tipo, Região Metropolitana de São Paulo (2012)



**Mapa 31 – Mapa de Produção de viagens por tipo na RMSP, 2012**  
Fonte: Metrô, 2012.

Em relação às viagens atraídas por motivos na RMSP, levando em consideração os principais motivos, (Trabalho, Educação Compras, Saúde e Lazer), em 2012, verifica-se a prevalência do motivo trabalho com 20,1 milhões de viagens atraídas (51%), em seguida Educação, com 13,9 milhões de viagens atraídas (36%), Compras, com 1,9 milhões (5%), Lazer, com 1,6 milhões (4%) e Saúde, com 1,6 milhões (4%) (Gráfico 32).



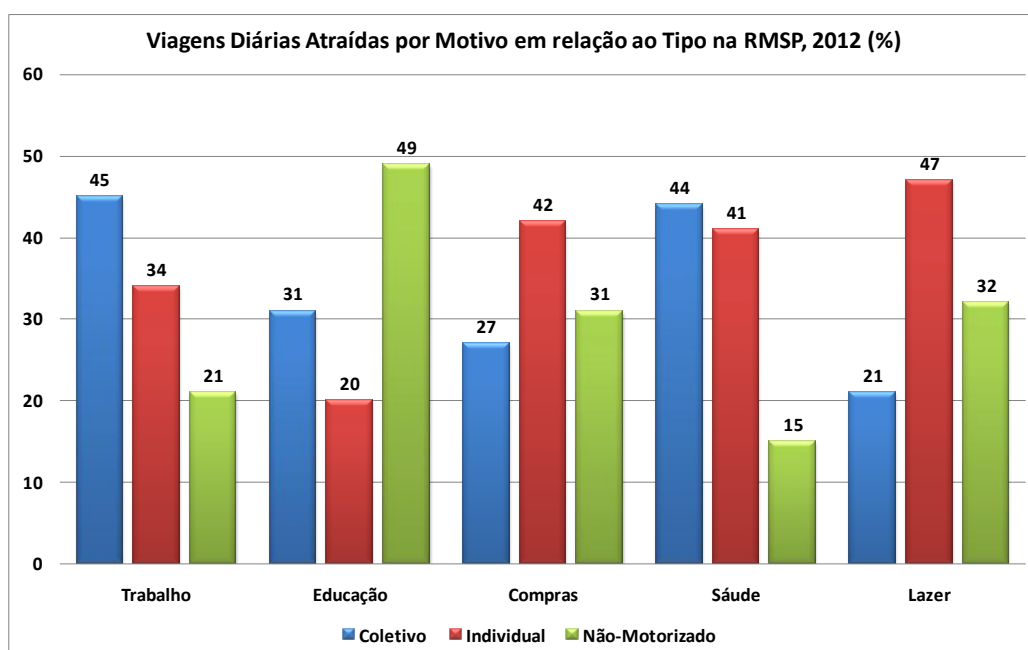
**Gráfico 32 – Viagens diárias atraídas por motivo na RMSP, 2012.**

Fonte: Metrô, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Quando analisadas as viagens atraídas por motivos em relação ao tipo, verifica-se que praticamente 79% dessas vinculam-se às viagens motorizadas, das quais 45% se dão no modo coletivo e 34% no modo individual. No motivo Educação, 51% relacionam-se às viagens motorizadas, sendo 31% no modo coletivo e 20% no modo individual; 49% delas ligam-se às viagens não-motorizadas, o que representa o maior percentual destas, comparando com outras motivações. No motivo Compras, 69% vinculam-se às viagens motorizadas, sendo 27% pelo modo coletivo e 42% no modo individual, porém destacam-se as viagens não motorizadas por motivo Compras, com 31% acima do modo coletivo, demonstrando o percentual considerável de pedestres que consomem na RMSP. No motivo Saúde, cerca de

85% das pessoas realizam viagens motorizadas, com 44% no coletivo e 41% no individual, o maior percentual relativamente comparando os outros motivos, e apenas 15% realizam viagens não-motorizadas, o que pode fazer sentido em relação às condições físicas das pessoas ou nos induz a pensar acerca da proximidade desses equipamentos urbanos junto à população. Por último, o motivo Lazer concentra 68% em viagens motorizadas, sendo 21% no transporte coletivo e 47% no modo individual e 32% em viagens não-motorizadas, o que põe em discussão a suficiência e o acesso a esses equipamentos urbanos (Gráfico 33).

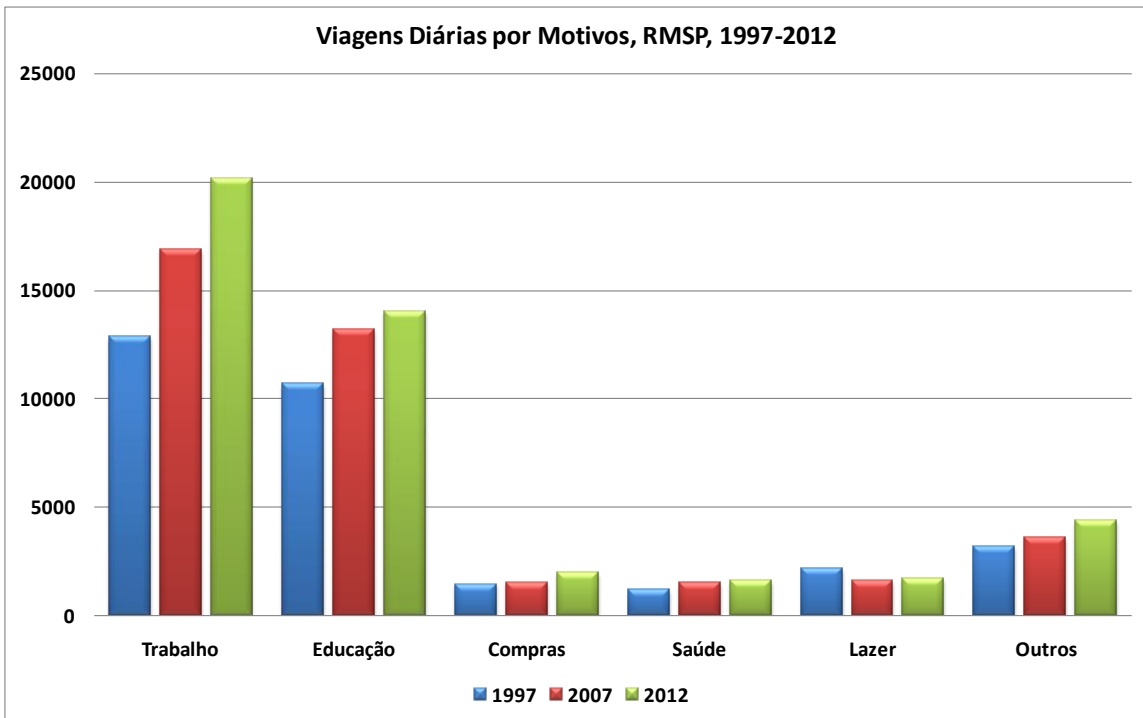
Em termos de viagens atraídas por motivos, observa-se que o motivo trabalho prevalece desde 1997 a 2012. Mais do que isto, 1997 representava cerca de 41% e, em 2012, passa para 46%. O motivo educação concentra-se em torno de um terço, porém diminui de 1997 para 2012, passando de 33,8% para 32%. O motivo compras permanece sem maiores alterações de 2007 a 2012, com 4,4%. O motivo saúde conhece uma queda de 1997 a 2012, passando de 3,7% para 3,6%. No que se refere ao lazer, este conhece uma queda intensa, passando de 6,9%, em 1997, para 3,8%, em 2012. Ou seja, a motivação trabalho concentra as viagens diárias na RMSP. Analisando as motivações das viagens, verifica-se que todos os motivos obtiveram uma ampliação, com exceção do motivo lazer. Ou seja, é uma população que gasta mais seu tempo com trabalho e menos se divertindo (Gráfico 34).



**Gráfico 33 – Viagens diárias atraídas por motivo em relação ao tipo na RMSP, 2012**

Fonte: Metrô, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

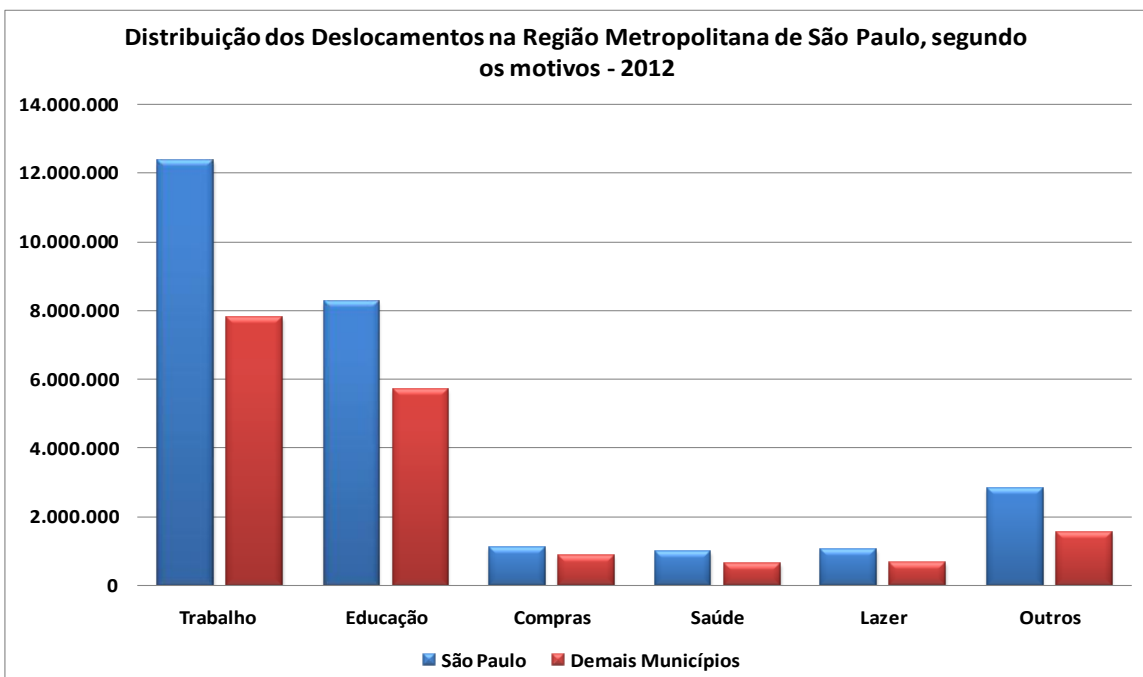




**Gráfico 34 – Viagens diárias por motivos, RMSP, 1997-2012**

Fonte: Metrô, 2007, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Assim, no que tange às viagens atraídas por motivos na RMSP, pode se constatar que a cidade de São Paulo concentra 61% das viagens por motivos de Trabalho, 56% das viagens por motivos de Educação, 56% das viagens por compras, 61% das viagens de Lazer em relação aos demais municípios da RMSP (Gráfico 35).



**Gráfico 35 – Distribuição dos deslocamentos na RMSP, segundo os motivos, 2012**

Fonte: Metro, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

No mapa 32, com base na distribuição das viagens por motivos em relação ao território na RMSP, em 1997, verifica-se que, na região Centro, 45% delas vinculam-se ao motivo Trabalho, 32% Educação, 4% Compras, 4% Saúde e 5% Lazer. Na região Norte, 43% relacionam-se ao Trabalho, 42% Educação, 1% Compras, 4% Saúde e 2% Lazer. Na região Nordeste, 49% delas estão vinculadas ao Trabalho, 37% Educação, 2% Compras, 4% Saúde e 3% Lazer. Na região Norte, 43% ligam-se ao Trabalho, 39% Educação, 3% Compras, 3% Saúde e 5% Lazer. Na região Leste, 43% relacionam-se ao Trabalho, 42% Educação, 1% Compras, 4% Saúde e 2% Lazer. Na região Sudeste, 41% relacionam-se ao Trabalho, 37% Educação, 4% Compras, 4% Saúde e 4% Lazer. Na região Sudoeste, 45% relacionam-se ao Trabalho, 38% Educação, 5% Compras, 4% Saúde e 1% Lazer. Na região Oeste, 45% relacionam-se ao Trabalho, 39% Educação, 3% Compras, 3% Saúde e 7% Lazer. Ou seja, na maioria das regiões da RMSP, as viagens se motivam por Trabalho e Educação, em média, algo em torno de 82%.

Analisando as viagens atraídas por motivos nas regiões da RMSP, em 1997, a região Centro concentrou 68% das viagens motivadas a trabalho, seguida da região Sudeste com 12%, região Oeste com 7% e, por último, a região Norte com 1%. No quesito Educação, a região Centro concentrou 59% das viagens, e na sequência, região Sudeste com 15%, região Oeste com 9% e Norte com 2%. Neste quesito, esta região, junto com a região Leste e Sudoeste possuem, proporcionalmente, mais viagens motivadas por educação do que trabalho. De uma forma geral, em todas as outras motivações, as três regiões mantêm uma posição de liderança na atração de viagens, inclusive a região Norte, com os menores patamares (Mapa 32).

No mapa 33, em 2007, na distribuição das viagens por motivos na RMSP, verifica-se que, na região Centro, 45% delas vinculam-se ao motivo Trabalho, 32% Educação, 4% Compras, 4% Saúde e 5% Lazer. Na região Norte, 43% relacionam-se ao Trabalho, 42% Educação, 1% Compras, 4% Saúde e 2% Lazer. Na região Nordeste, 49% delas estão vinculadas ao Trabalho, 37% Educação, 2% Compras, 4% Saúde e 3% Lazer. Na região Norte, 43% ligam-se ao Trabalho, 39% Educação, 3% Compras, 3% Saúde e 5% Lazer. Na região Leste, 43% relacionam-se ao Trabalho, 42% Educação, 1% Compras, 4% Saúde e 2% Lazer. Na região Sudeste, 41% relacionam-se ao Trabalho, 37% Educação, 4% Compras, 4% Saúde e 4%

Lazer. Na região Sudoeste, 45% relacionam-se ao Trabalho, 38% Educação, 5% Compras, 4% Saúde e 1% Lazer. Na região Oeste, 45% relacionam-se ao Trabalho, 39% Educação, 3% Compras, 3% Saúde e 7% Lazer. Ou seja, na maioria das regiões da RMSP, as viagens se motivam por Trabalho e Educação, em média, algo em torno de 82%.

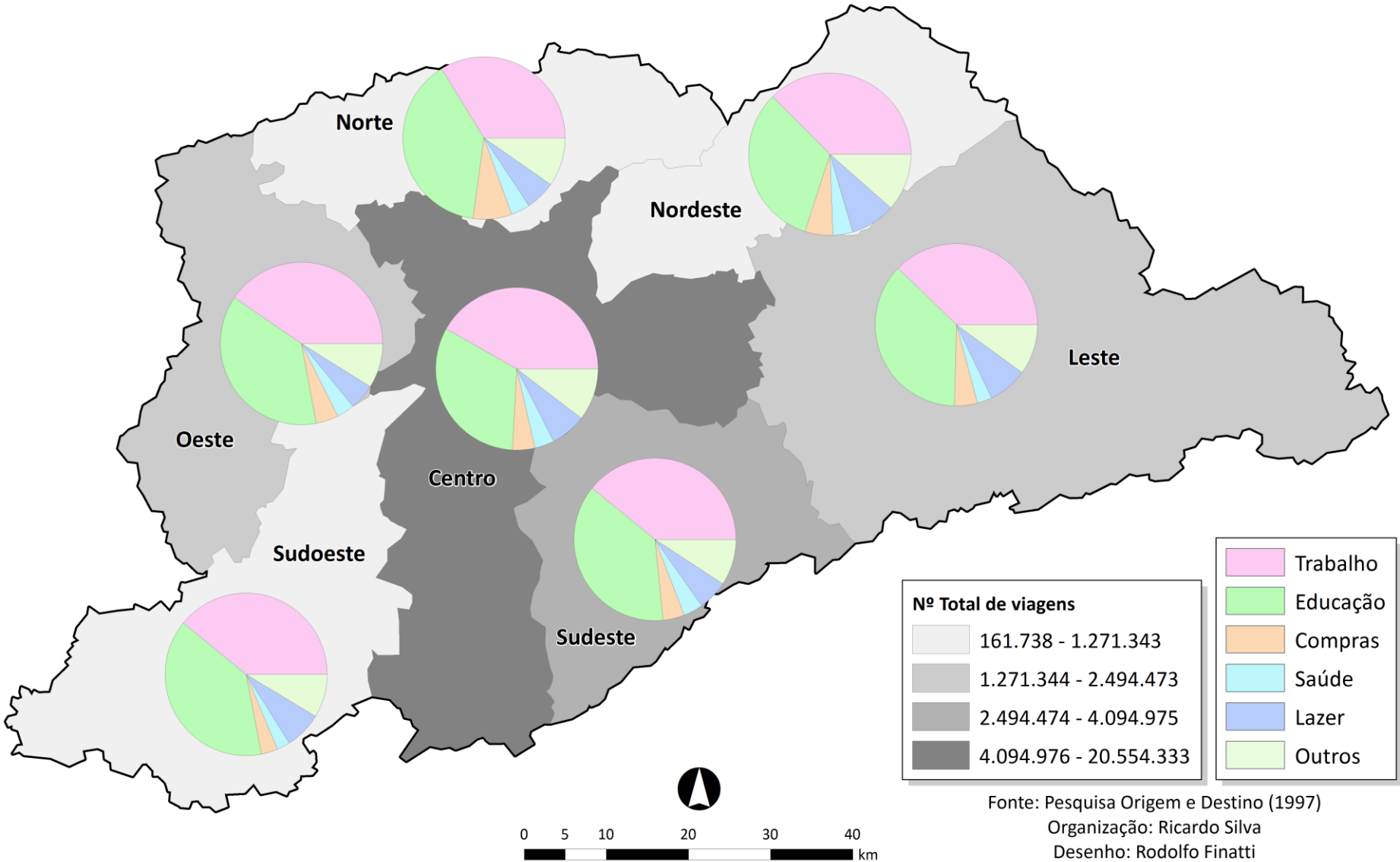
Neste ano, constata-se uma elevação geral nas viagens atraídas por motivos na RMSP. Em termos de viagens atraídas por motivo Trabalho, a evolução foi de aproximadamente 134%. Entretanto, proporcionalmente, a região Centro continuou atraindo a maior parte das viagens motivadas ao trabalho, com 62%. É verdade que, mesmo timidamente, observa-se uma diminuição percentual em relação a 1997. Em concomitância, observa-se uma ligeira elevação percentual nas outras regiões, destacando-se a região Sudeste com 13% e a região Oeste com 8%, e a região norte, mesmo com a elevação de um ponto percentual, continua na última posição em termos de atração de viagens motivadas por trabalho, porém esse número foi suficiente para ultrapassar o motivo educação, percentualmente, dentro de sua própria região. Em termos de viagens motivadas por Educação, o aumento dessas foi relativamente ainda maior, cerca de 136% de 1997 a 2007; porém, fazendo a comparação entre as regiões da RMSP, não se percebe uma mudança fundamental, já que a região Centro concentra 58% das viagens motivadas por Educação, seguida da região Sudeste com 16% e a região Oeste com 9% e, por último, a região Norte com 2%. Essa distribuição se mantém nas demais motivações, com exceção às viagens motivadas a Lazer, na qual a região Oeste fica atrás da região Leste, respectivamente, com 4% e 7%. Na verdade, as viagens motivadas a Lazer foram aquelas que obtiveram o menor crescimento, com apenas 26% (Mapa 33).

Já no mapa 34, em 2012, as viagens por motivos na RMSP distribuíram-se da seguinte forma: na região Centro, 47% delas vinculam-se ao motivo Trabalho, 31% Educação, 4% Compras, 4% Saúde e 5% Lazer. Ou seja, em relação ao período anterior, houve uma elevação das viagens motivadas por Trabalho e uma diminuição das viagens motivadas por Educação e Lazer, com um ponto percentual cada. Na região Norte, 46% relacionam-se ao Trabalho, 36% Educação, 3% Compras, 5% Saúde e 3% Lazer, representando uma elevação nas viagens motivadas por Trabalho, Compras, Saúde e Lazer, e diminuição das viagens motivadas por Educação. Na região Nordeste, 50% delas estão vinculadas ao Trabalho, 36%

Educação, 3% Compras, 2% Saúde e 3% Lazer, ocorrendo nesta região uma pequena elevação de um ponto percentual nas viagens motivadas por transporte e no mesmo percentual de queda no motivo Educação. Na região Leste, 42% relacionam-se ao Trabalho, 36% Educação, 5% Compras, 4% Saúde e 6% Lazer, o que representa uma queda nas viagens motivadas por Trabalho e Educação e um aumento nas viagens por Compras e Lazer, sendo este o maior percentual entre as regiões. Na região Sudeste, 42% relacionam-se ao Trabalho, 28% Educação, 8% Compras, 5% Saúde e 5% Lazer; nesta, destaca-se a queda abrupta no motivo Educação. Na região Sudoeste, 48% relacionam-se ao Trabalho, 39% Educação, 2% Compras, 2% Saúde e 2% Lazer, destacando-se a elevação de três pontos percentuais na motivação Trabalho. Na região Oeste, 43% relacionam-se ao Trabalho, 30% Educação, 7% Compras, 5% Saúde e 4% Lazer, representando uma queda considerável no motivo Educação e também no motivo Lazer. Ou seja, na maioria das regiões da RMSP, as viagens continuaram a se motivar por Trabalho e Educação, mas com uma pequena diminuição para 79%.

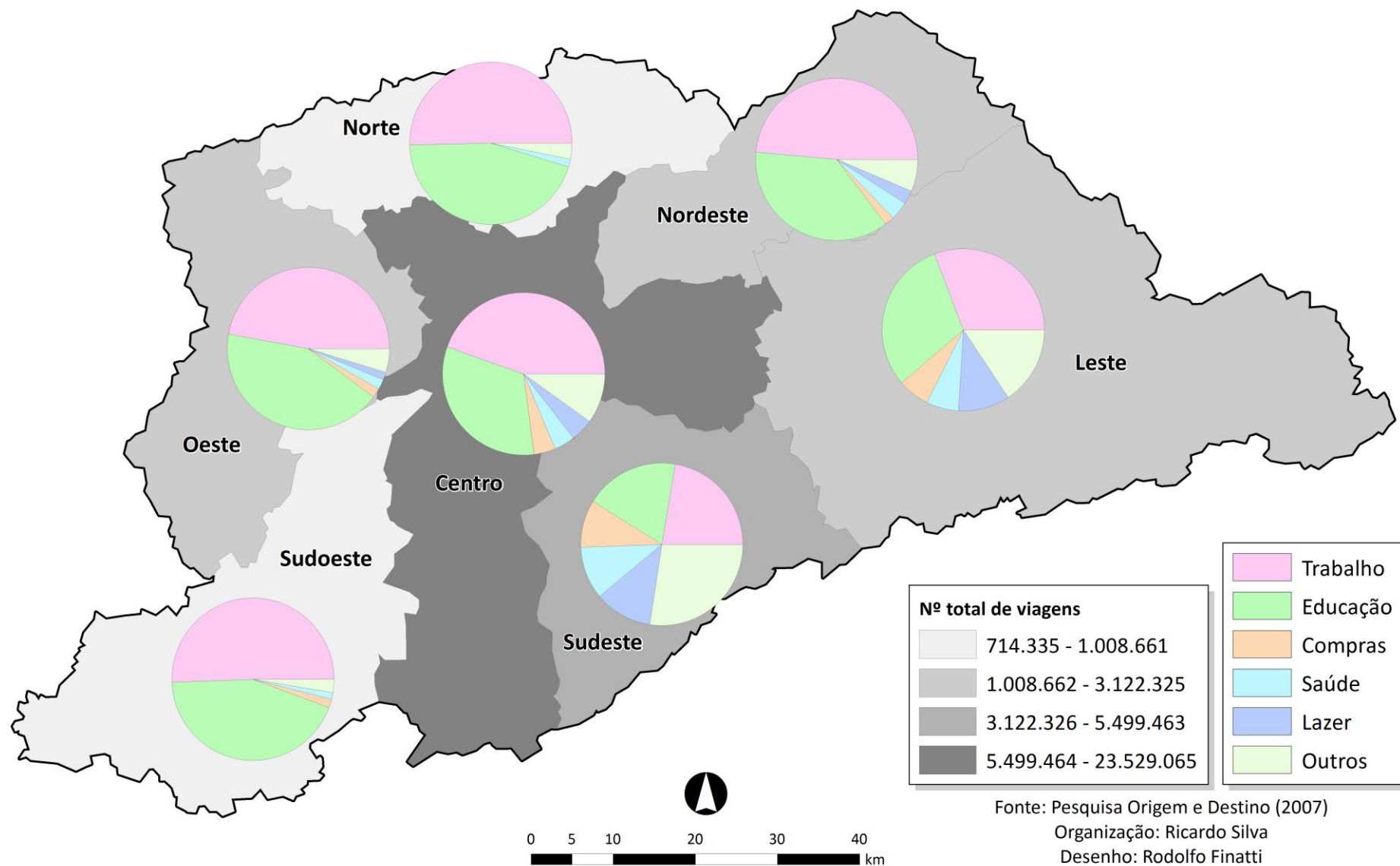
Em 2012, observa-se uma continuidade da tendência de 2007, isto é, uma ampliação das viagens motivadas ao trabalho e uma ligeira desconcentração da região Centro. Na verdade, as viagens motivadas por trabalho cresceram mais ainda do que no período entre 1997 e 2007, pois de 2007 a 2012, mesmo que num período mais curto de análise, verifica-se que houve um crescimento de 459%. Dessas, 58% se concentraram na região Centro; a novidade é que a região Oeste passa atrair mais que a região Sudeste, respectivamente, com 15% e 12%. A região norte continua atraindo menos viagens motivadas ao trabalho. Em termos das viagens motivadas por Educação, observa-se um crescimento muito abaixo em relação ao período anterior, algo em torno de 12%, sendo que a região Centro concentrou 56% das viagens, seguida da região Oeste com 15%, da região Sudeste com 11% e a região norte com o menor percentual, 2% das viagens (Mapa 34).

Atração de viagens por motivos, Região Metropolitana de São Paulo (1997)



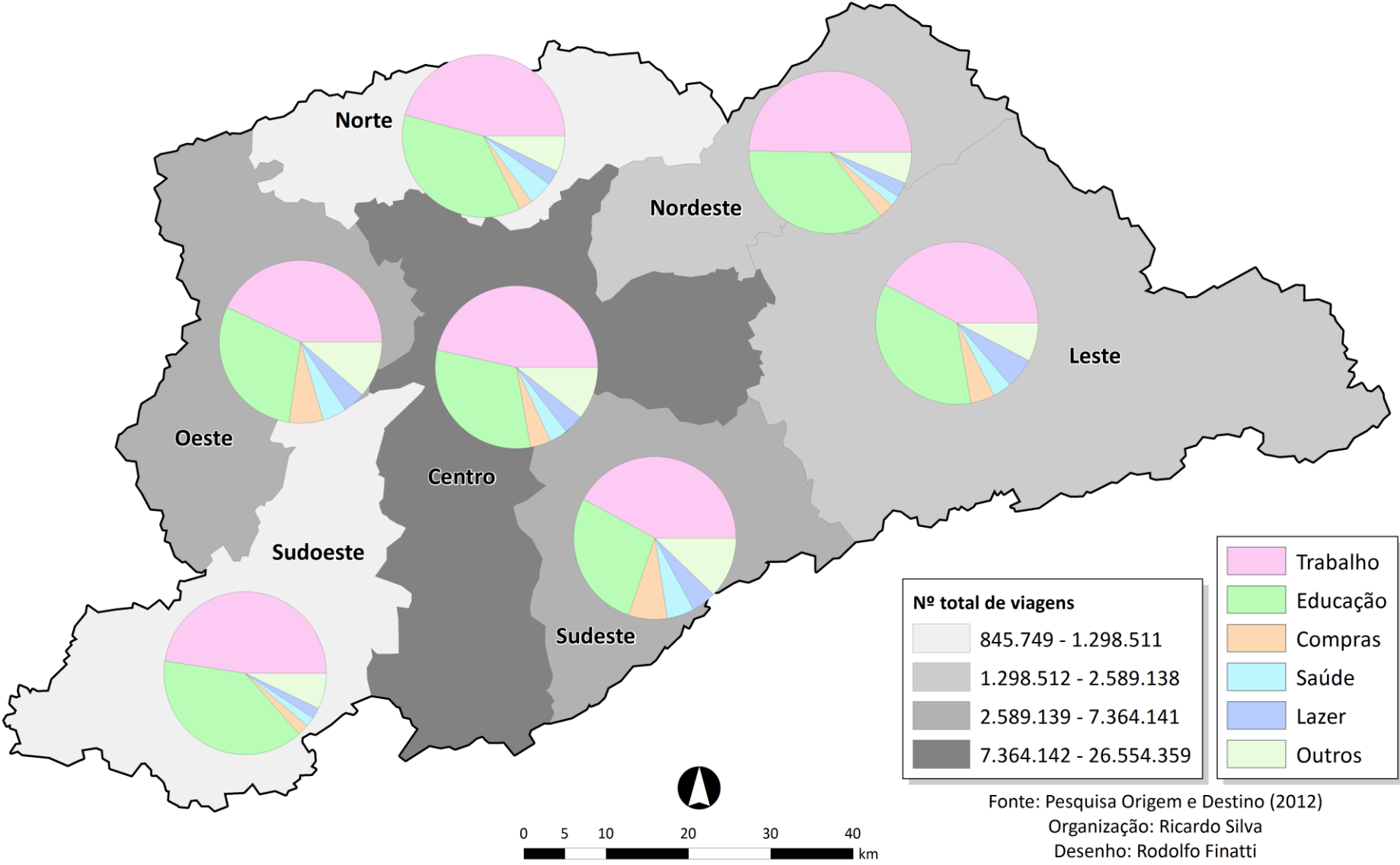
**Mapa 32 – Mapa de Atração de viagens por Motivos na RMSP, 1997**  
 Fonte: Metrô, 1997.

Atração de viagens por motivos, Região Metropolitana de São Paulo (2007)



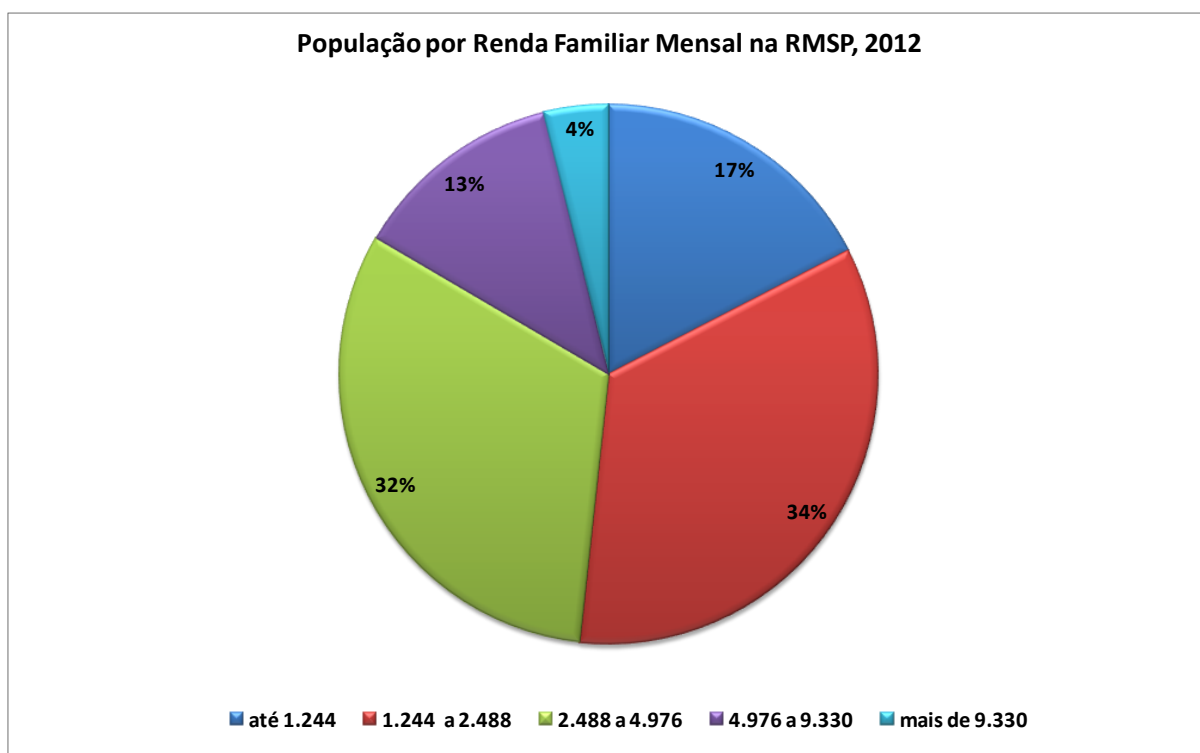
**Mapa 33 – Mapa de Atração de viagens por Motivos na RMSP, 2007**  
 Fonte: Metrô, 2007.

Atração de viagens por motivos, Região Metropolitana de São Paulo (2012)



**Mapa 34 – Mapa de Atração de viagens por Motivos na RMSP, 2012**  
 Fonte: Metrô, 2012.

A mobilidade das pessoas está relacionada a uma miríade de fatores que potencializam ou não sua realização. A questão da renda é apenas um deles, mas indubitavelmente tem uma importância fundamental em grandes cidades como São Paulo, onde a acessibilidade não se apresenta como um direito generalizado. Na RMSP, em 2012, 34% da população possui uma renda familiar entre 1.244 e 2.488 reais, 32% possui uma renda familiar de 2.488 a 4976 reais, 17% possui uma renda familiar até 1.244 reais, 13% possuem uma renda de 4.976 a 9330 e 4% possui uma renda familiar acima de 9.330 reais. Ou seja, somando a renda familiar de até 1.244 reais e renda familiar entre 1.244 e 2.488 reais, concentram 51% da população (Gráfico 36).



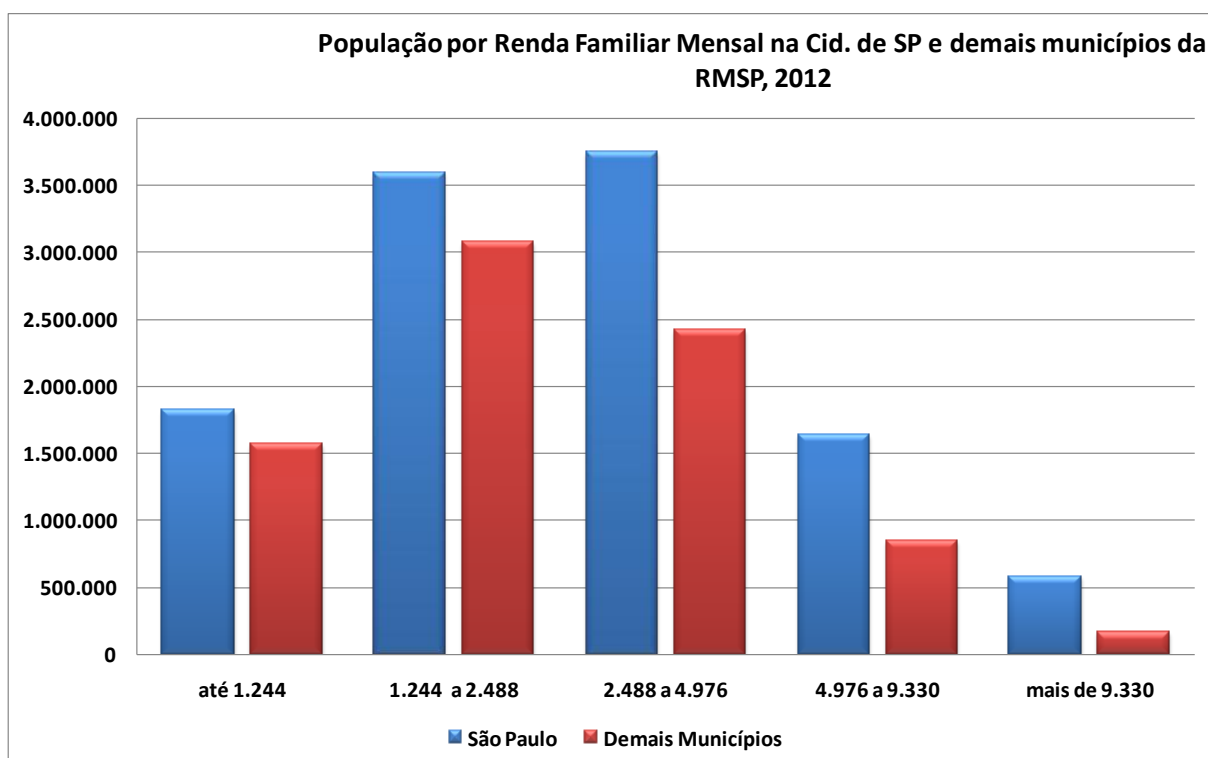
**Gráfico 36 – População por renda familiar mensal na RMSP, 2012**

Fonte: Metrô, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Levando-se em consideração a renda na RMSP, enfatizando a cidade de São Paulo e os demais municípios, verifica-se que a primeira concentra 59% das famílias com renda, sendo que dessas destacam-se 32,9% que se vinculam à faixa de renda familiar entre 2.488 e 4.976 reais, 31,6% de 1.244 a 2.488 reais, 16% até 1.244 reais, 14,3% 4.976 a 9.330 reais, 5,1% mais de 9.330 reais. Os demais municípios que compõem 41% das famílias com renda, 38,1 vinculam-se à faixa de renda de 1.244 a 2.488 reais, 30% entre 2.488 e 4.976 reais, 19,4% até 1.244 reais, 10,5%



4.976 a 9.330 reais e 2% mais de 9.330 reais. Comparando os dois âmbitos, a cidade de São Paulo e os demais municípios, a primeira concentra a maior parte das rendas familiares em todas as faixas, com destaque nas maiores rendas, pois concentra 78,1% das famílias com renda de mais de 9.330 reais, 65,9% das famílias com renda de 4.976 a 9.330 reais, 60,7% com 2.488 a 4.976 reais, 53,9% na faixa de renda de 1.244 a 2.488 reais e 53,9% com rendas familiares até 1.244 reais (Gráfico 37).



**Gráfico 37 – População por renda familiar mensal na cidade de São Paulo e demais municípios da RMSP, 2012**

Fonte: Metrô, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Essa relação fica mais factível na análise das viagens do transporte coletivo e do transporte individual em relação à renda, pois de um modo geral é perceptível que, conforme aumenta a renda familiar, maior é o índice de viagens motorizadas, primeiramente, no modo coletivo, e em seguida, no modo individual.

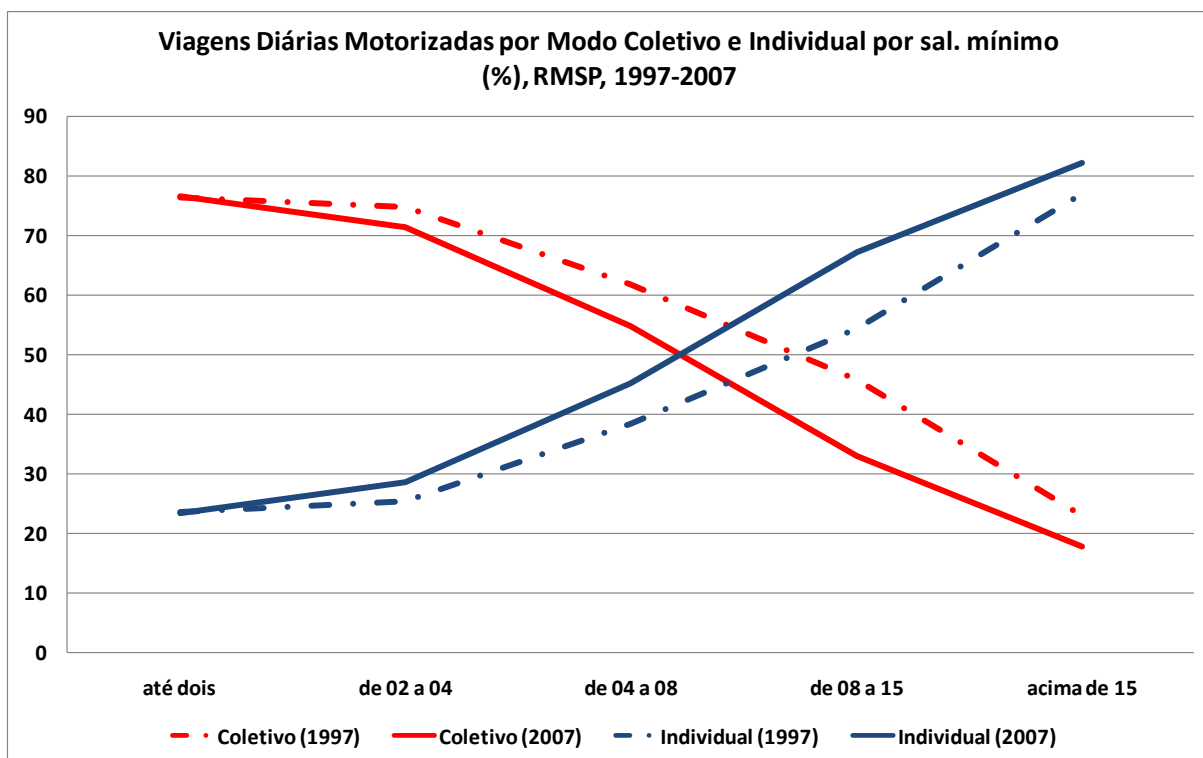
Entrementes, observando as viagens diárias por modo coletivo em relação à renda familiar na RMSP, nos anos de 1997 a 2007, verifica-se que na faixa de renda de até 2 salários mínimos praticamente não houve alteração, permanecendo na casa dos 76%; na faixa de renda de 2 a 4 salários mínimos, houve uma diminuição de 74,7% para 71,4%; na faixa de renda entre 4 a 8 salários mínimos, percebe-se

uma diminuição de 61,7% para 54,7%; na faixa de renda de 8 a 15 salários mínimos, diminuiu de 45,7% para 32,9%; na faixa de renda acima de 15 salários mínimos, a queda foi de 23% para 17,8%, ou seja, houve uma diminuição percentual no modo coletivo em praticamente todas as faixas de renda.

Já em relação às viagens diárias por modo individual em relação à renda familiar nos anos de 1997 a 2007, constata-se que na faixa de renda de até 2 salários mínimos praticamente não houve alteração também, ficando na casa dos 23%; na faixa de renda de 2 a 4 salários mínimos, houve um aumento de 25,3% para 28,6%; na faixa de renda entre 4 a 8 salários mínimos, percebe-se uma ampliação de 38,3% para 45,3%; na faixa de renda de 8 a 15 salários mínimos, aumentou de 54,3% para 67,1%; na faixa de renda acima de 15 salários mínimos, o que representa inversamente ao modo coletivo, um aumento percentual em praticamente todas as faixas de renda no modo individual (Gráfico 38).

Entrementes, observando as viagens diárias por modo coletivo em relação à renda familiar na RMSP, nos anos de 2007 a 2012, verifica-se que, na faixa de renda de até 2 salários mínimos, caiu de 76,6% para 74,8%; na faixa seguinte de 2 a 4 salários mínimos, diminuiu de 71,4% para 69,6%; na faixa de renda de 4 a 8 salários mínimos, houve uma queda, passando de 54,7% para 51,1%; na faixa de 8 a 15 salários mínimos, ampliou de 32,9% para 34,2% e na faixa de renda familiar acima de 15 salários mínimos, aumentou de 17,8% para 24,1%.

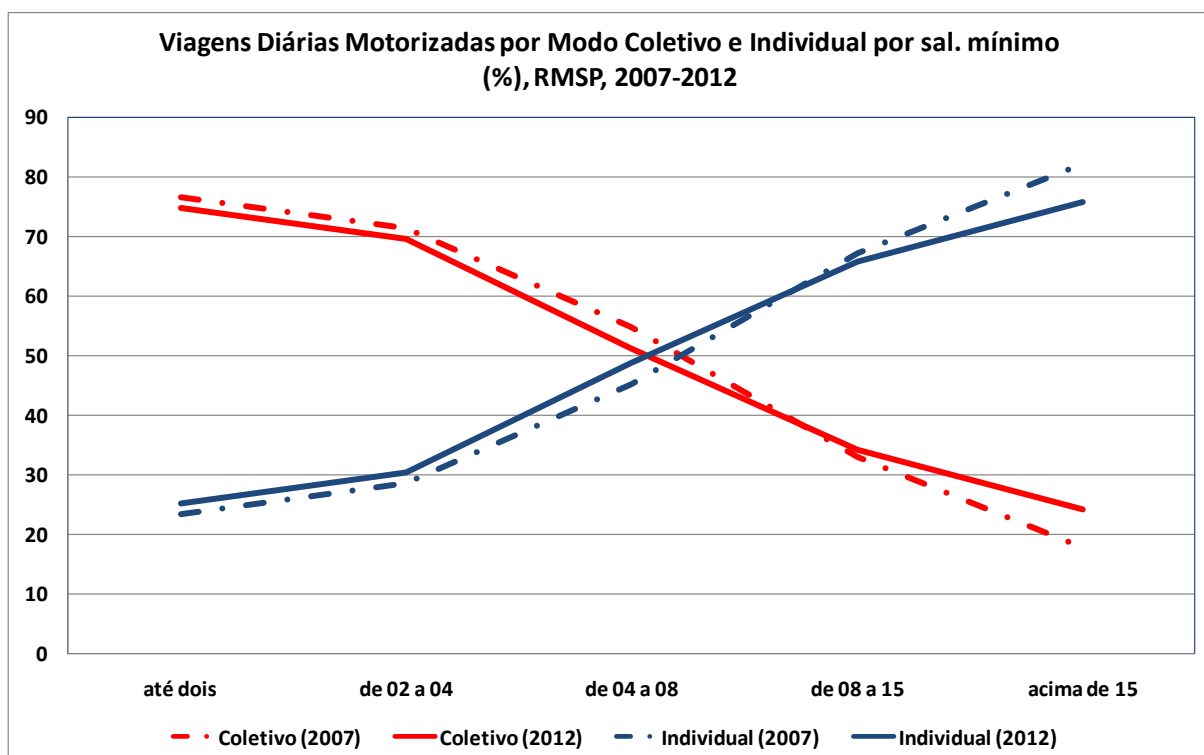
Já em relação às viagens diárias por modo individual em relação à renda familiar nos anos de 2007 a 2012, constata-se que, de forma invertida ao modo coletivo, houve uma elevação nas viagens no modo individual nas três primeiras faixas de rendas familiares na RMSP, e diminuição nas outras duas faixas de renda familiar mais altas. Analisando o intervalo que corresponde ao período de 2007 a 2012, a faixa de renda de até 2 salários mínimos ampliou as viagens no modo individual de 23,4% para 25,2%; na faixa de renda familiar de 2 a 4 salários mínimos, aumentou de 28,6% para 30,4%; na faixa de renda de 4 a 8 salários mínimos, ampliou de 45,3% para 48,9%. Já na faixa de renda familiar de 8 a 15 salários mínimos, diminuiu de 67,1% para 65,8% e na faixa de renda familiar acima de 15 salários mínimos, diminuiu de 82,2% para 75,9% (Gráfico 39).



**Gráfico 38 – Viagens diárias motorizadas por modo coletivo e individual por salário mínimo, RMSP, 1997-2007**

\*Salário mínimo de outubro de 2007/ R\$ 350,00 por mês<sup>158</sup>

Fonte: Metrô, 2007/ Org. Ricardo B. Silva



**Gráfico 39 – Viagens diárias motorizadas por modo coletivo e individual por salário mínimo, RMSP, 2007-2012**

\*Salário mínimo de outubro de 2012/ R\$ 622,00 por mês<sup>159</sup>

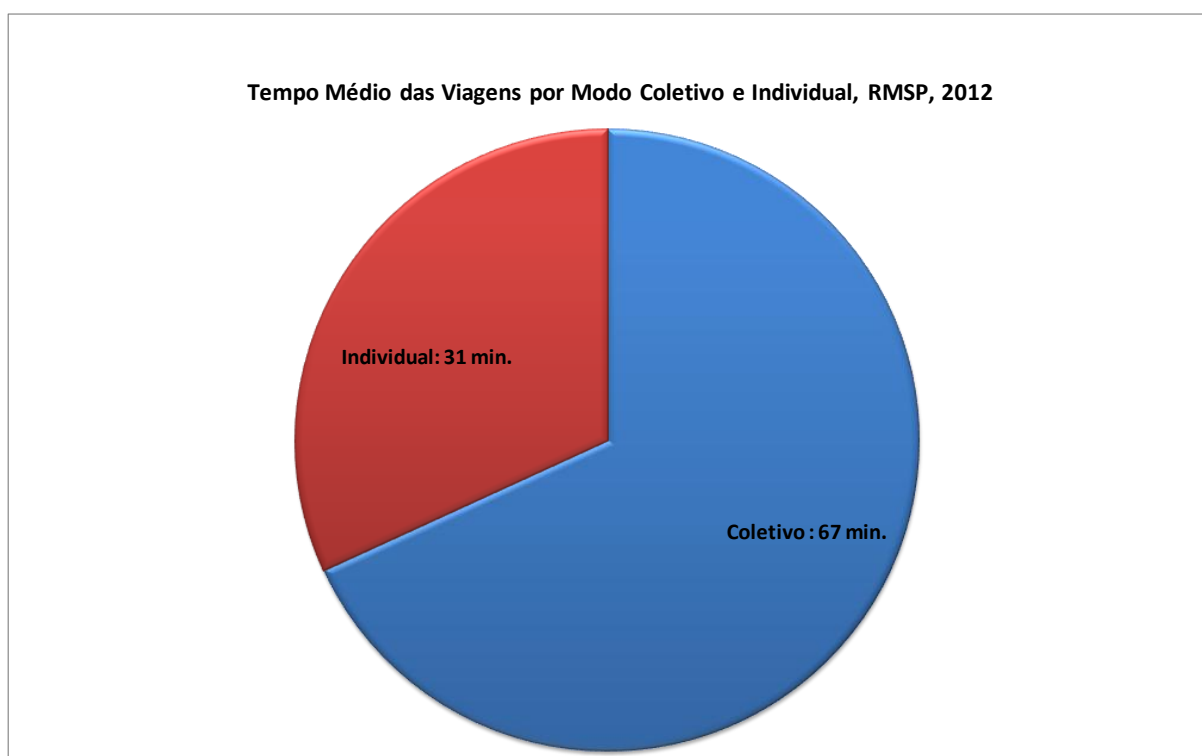
Fonte: Metrô, 2007, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

<sup>158</sup> <http://www.trt3.jus.br/informe/calculos/minimo.htm>. Último acesso em 16/06/2014.

<sup>159</sup> <http://www.trt3.jus.br/informe/calculos/minimo.htm>. Último acesso em 16/06/2014.

Ou seja, apesar da ampliação das viagens no modo coletivo para as faixas renda mais elevadas, de 4.976 a 9.330 reais e de mais de 9.330 reais, em termos numéricos não houve uma grande expressividade, pois nestas faixas ocorrem apenas 17% das viagens; houve uma elevação aproximadamente de 1 milhão de viagens no modo coletivo nestas faixas de renda. Porém, verificou-se uma elevação no modo individual nas três primeiras faixas de renda, de até 1.244 reais, de 1.244 a 2.488 reais e de 2.488 a 4.976 reais, que concentram 83% das viagens, o que representa cerca de 5,9 milhões dessas viagens. Ou seja, por mais positiva que seja a ampliação da renda mais alta na utilização do modo coletivo, ela praticamente fica anulada com a ampliação no modo individual nas faixas de renda mais baixas.

Esse processo relaciona-se ao tempo médio de viagens por modo coletivo e individual na RMSP, em 2012, pois se verifica que as viagens no modo coletivo duram em média 67 minutos e as viagens por modo individual duram em média 31 minutos, isto é, aqueles que usam o transporte individual gastam em média a metade do tempo daqueles que utilizam o modo coletivo (Gráfico 40).



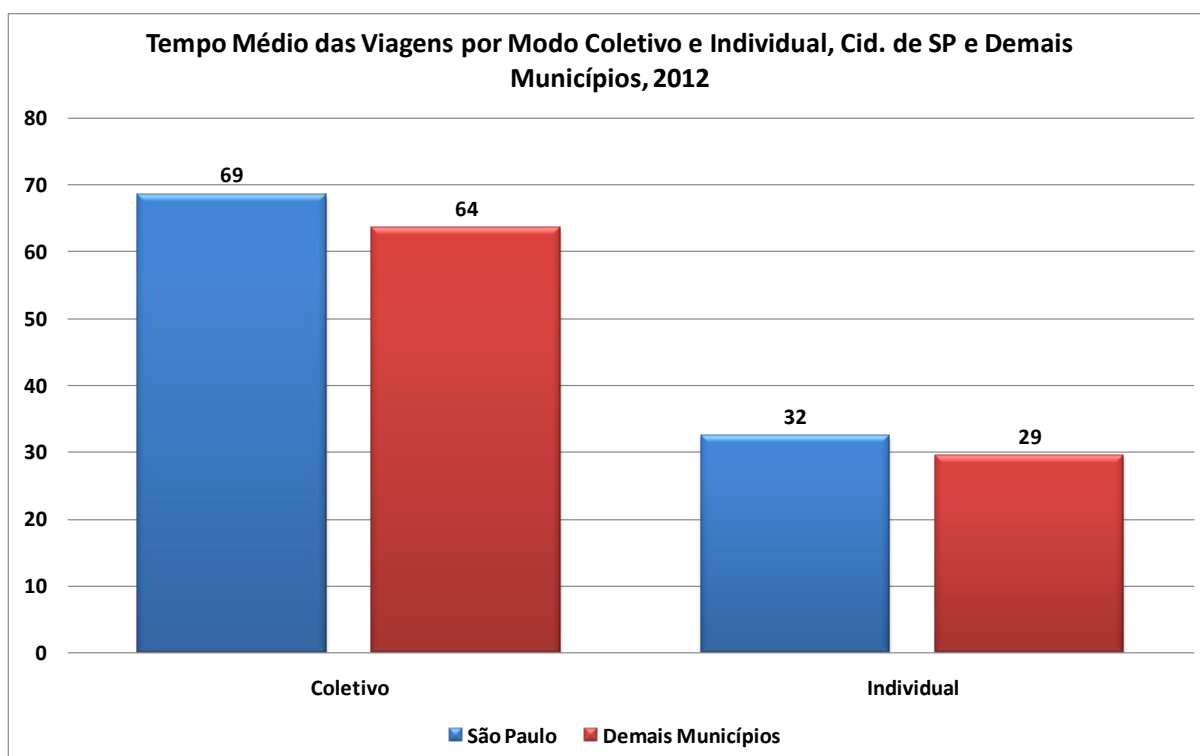
**Gráfico 40 – Tempo médio das viagens por modo coletivo e individual, RMSP, 2012**

Fonte: Metrô, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Considerando o tempo médio das viagens motorizadas por modo coletivo e individual, a partir dos âmbitos da cidade de São Paulo e os demais municípios,

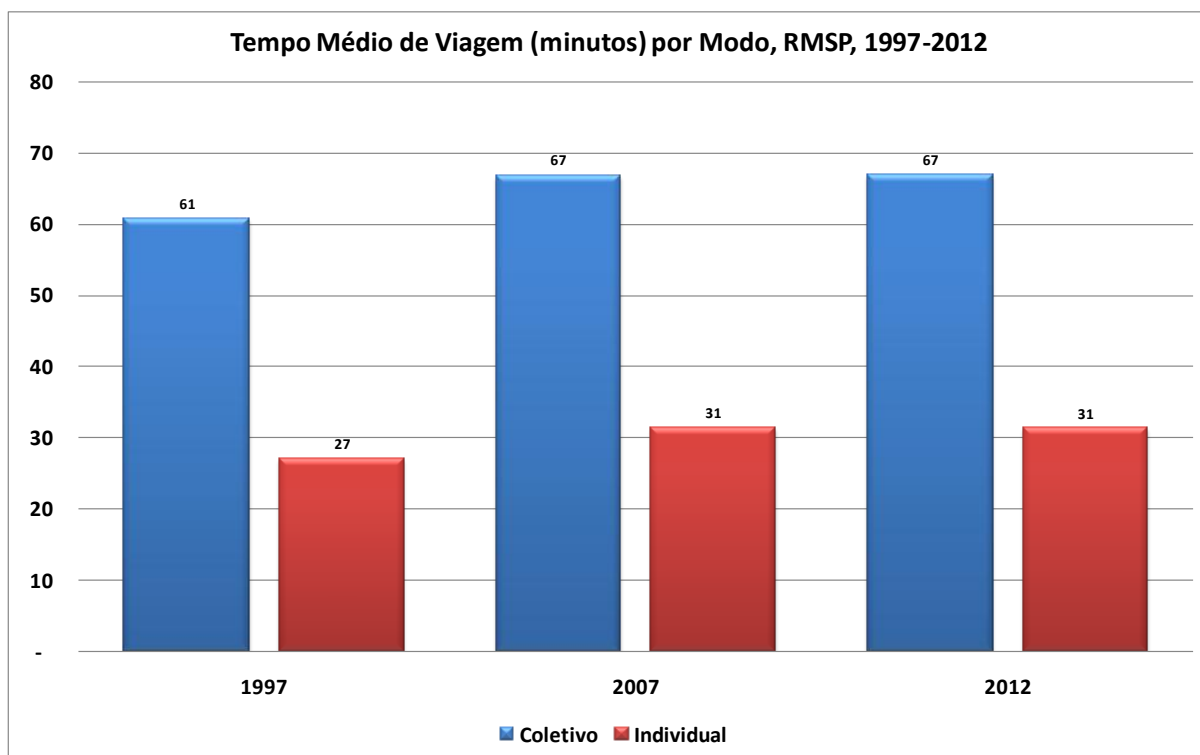
constata-se que as viagens levam mais tempo relativamente na cidade de São Paulo do que nos demais municípios. Na cidade de São Paulo, são gastos 69 minutos no modo coletivo e 32 minutos no modo individual. Já nos demais municípios da RMSP, leva-se 64 minutos nas viagens no modo coletivo e 29 minutos no modo individual. Ou seja, gasta-se mais do que o dobro de tempo no transporte coletivo em relação ao individual, tanto na sede quanto nos demais municípios da RMSP (Gráfico 41).

No que se refere ao tempo das viagens motorizadas realizadas diariamente na RMSP, verifica-se que o usuário do transporte individual, em média, gasta a metade do tempo em relação aos usuários do transporte coletivo. Em 1997, quem usava transporte individual motorizado gastava 27 minutos. Em 2012, esse tempo se amplia em média para 31 minutos mas, quando comparado aos transportes coletivos, verifica-se que em 1997 o tempo gasto em média era de 61 minutos e amplia para 67 minutos para 2012 (Gráfico 42).



**Gráfico 41 – Tempo médio das viagens por modo coletivo e individual, cidade de São Paulo e demais municípios da RMSP, 2012.**

Fonte: Metrô, 2012/ Org. Ricardo B. Silva



**Gráfico 42 – Tempo médio de viagem (minutos) por modo, RMSP, 1997-2012**

Fonte: Metrô, 2007, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

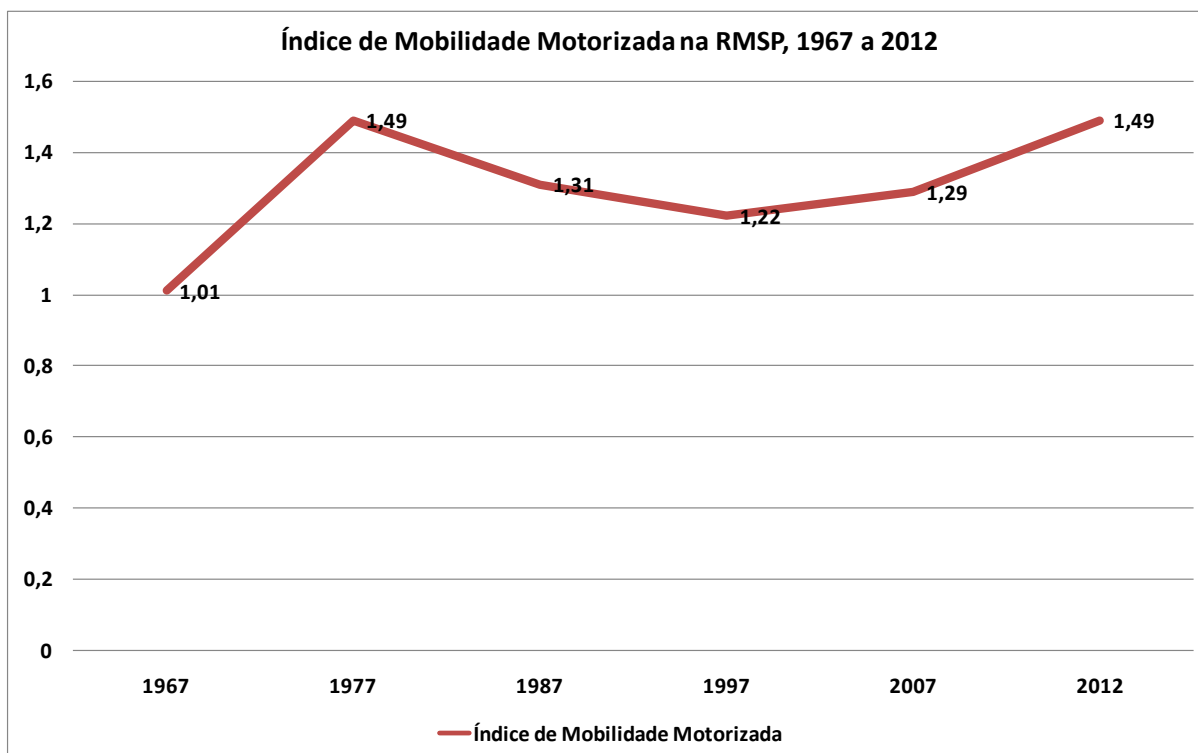
Entretanto, levando em consideração os dados referentes ao tempo de deslocamento relacionando a faixa de renda e o tipo de transporte utilizado, verificam-se diferenças importantes. Baseando-se nos dados de 1997 a 2012, nos é apresentada uma elevação geral no tempo de deslocamento, possibilitando verificar que a utilização do modo coletivo reflete um tempo maior de deslocamento em relação aos outros tipos de transportes.

É neste sentido que, apesar dos problemas serem mais evidenciados nos transportes coletivos, verifica-se também uma ampliação no tempo de deslocamento nos transportes individuais, que alicerçado no aumento da taxa de motorização<sup>160</sup> passando de 70, em 1967, para 212, em 2012, vêm conhecendo uma redução relativa do índice de mobilidade motorizada<sup>161</sup>, que em 1967 era 1,01 viagens diárias, aumentou em 1977 para 1,49; daí em diante conheceu uma queda até 1997 com 1,22 viagens diárias, só aumentadas novamente em 2007 com 1,29 viagens diárias motorizadas, chegando a 1,49, em 2012, que representa um retorno dos

<sup>160</sup> Número de automóveis particulares por 1.000 habitantes.

<sup>161</sup> Número de viagens motorizadas por habitantes.

resultados de 1977, quando houve um maior investimento nos transportes coletivos, mas em um contexto histórico bem diferente do atual (Gráfico 43).



**Gráfico 43—Índice de mobilidade motorizada na RMSP, 1967-2012**

Fonte: Metrô, 1997, 2007, 2012/ Org. Ricardo B. Silva

Ou seja, em um cenário onde se observa a ampliação das viagens motorizadas por modo individual, aliado a um aumento na taxa de motorização, relacionado também à ampliação do nível dos congestionamentos e à pouca prioridade dos coletivos no espaço viário, - em um contexto marcado pelo crescimento espreado da RMSP, que apesar da relativa desconcentração dos empregos, esses ainda se concentram no centro da Metrópole -, vem elevando o tempo de deslocamento das pessoas, especialmente aquelas que fazem uso dos transportes coletivos. Mesmo com uma elevação que não ocorria desde 1977, o índice de mobilidade motorizada demonstra que a baixa quantidade de destinos durante o dia, possivelmente, significa que parte da população tem sacrificado alguns destinos diários. É assim que as pessoas vêm sendo constrangidas no seu tempo limitado, já que temos todos apenas 24 horas, no precário transporte coletivo e no tempo perdido no trânsito, em decorrência dos imensos congestionamentos da lida cotidiana de São Paulo.

## 4.2. Mobilidade Rara: Congestionamento e cotidiano em estado de emergência

A metrópole de São Paulo, tomada por um turbilhão de veículos, que compõem parte de um cenário inerte, que se perdem em uma imensidão metálica de carros monotonamente enfileirados nas suas ruas e avenidas, revela um dos problemas urbanos mais exasperantes: os congestionamentos.

A imensa coleção de automóveis que compõem a metrópole paulistana é produto de uma promessa irrealizável de uma velocidade ótima que jamais se realizou; ao contrário, num cenário inerte, os congestionamentos intensos já fazem parte da rotina de milhões de paulistanos que se deslocam diariamente pelos mais diversos motivos na metrópole. Uma massa humana, encouraçada por um invólucro metálico, submete-se a horas a fio num cotidiano marcado pela tensão, estresse e competição. Os recordes históricos de congestionamentos se avolumam ano a ano e passam a fazer parte do drama paulistano. Em uma matéria do Jornal Estado de São Paulo, de novembro de 2013, às vésperas de um feriado da Proclamação da República, o recorde histórico de congestionamento foi quebrado pela segunda vez em um pouco menos de quatro meses, chegando a marca de 309 km de lentidão, segundo a CET<sup>162</sup>. Ainda segundo esta matéria, esse grande congestionamento tinha como motivo basicamente o excesso de veículos e duas manifestações que chegaram a bloquear as ruas no centro de São Paulo “*O número é mais que o dobro da média do horário, de 150 km, e representa 35,5% das vias congestionadas*”<sup>163</sup>.

As pessoas, sufocadas por um cotidiano maçante, cheias de horários e obrigações a cumprir, sempre com muita pressa, fecham-se em suas carapaças metálicas, ligam seu som e distraem-se como podem da realidade a sua volta. No ônibus, no trem e/ou no metrô, sufocados pelo aperto e pelo calor, tentam encontrar um apoio para os pés, já que o chão é um elemento raro nestes tempos. O feriadão é uma fuga dessa realidade. É uma tentativa desesperada de encontrar um pouco de humanidade longe do estresse da cidade grande. Mas a lógica é a mesma, apenas se inverte. Todos querem fugir da cidade, todos querem passar - mesmo

---

<sup>162</sup> Jornal O Estado de São Paulo, 15/11/2013.

<sup>163</sup> Idem.



que alguns dias - na praia e aproveitar um raro momento de lazer. Dessa forma, diante da falta de opções, as pessoas elegem o automóvel como meio de transporte que os levará ao destino tão almejado, não sem antes enfrentarem imensos congestionamentos que se formam nas rodovias para ir e para voltar (Figura 23).

**Imigrantes. Tráfego para o litoral chegou a 40km/h às vezes, a partir da capital, levava, em média, 7 horas**

**Com 309 km, SP tem maior lentidão da história**

Às 18h, trânsito da saída de feriado foi mais que o dobro do normal; ida ao litoral levava 7h

**PROBLEMAS NA PISTA**

**Rodovia dos Bandeirantes (SP-348)**  
Grave lentidão: faixa L e 4 em alguns trechos entre o km 150 e o km 47.

**Rodovia Castello Branco (SP-280)**  
Entre os 20h da noite e as 21h da manhã as faixas 2 e 3 serão bloqueadas para obras no km 24 (Baurer).

**Rodovia Raposo Tavares (SP-270)**  
Última entre os km 122 (Capela do Abaí) e o km 120 (Alambar) causam restrição de estacionamento.

**Rodovia Régia 088 (Sorocaba) (SP-345)**  
Pontos com tráfego em média lento para obras nos km 443 e 446 (Região) e km 457 (Cachoeira) nos km 468 (Cajati) e km 488 (Cajati).

**Rodovia Imigrantes (SP-116)**  
Operação "caçula" de km 40 ao km 60 e 10h de hoje: sete pistas no sentido litoral e três no sentido São Paulo. Na saída do litoral, serão oito faixas no sentido São Paulo.

**Rodovia Anchieta (SP-055)**  
No retorno será liberado o km 270 ao km 284 e km 292 ao km 294.

**Rodovia Dom Paulo Ratinos (Luziânia) (SP-058)**  
Operação Para São Paulo realizada no trecho de km 60 ao km 77,5 sentido norte, caso haja lentidão.

**Rodovia Manoel Ribeiro (SP-058)**  
Operação Para São Paulo realizada no trecho de km 60 ao km 77,5 sentido norte, caso haja lentidão.

**Rodovia Dom Paulo Ratinos (Luziânia) (SP-058)**  
Operação Para São Paulo realizada no trecho de km 60 ao km 77,5 sentido norte, caso haja lentidão.

**ABRE E FECHA**

● **Abrem:** parques, mercados públicos (exceto os de Lapa, Pinheiros e São Miguel), hospitais, AMAs, Fundação Pró-Saque, CEUs (somente para atividades esportivas e de lazer).

● **Fecha:** repartições públicas (Procuradoria, Polícia, Detran), bancas (exceto de alimentos e jornais), postos e a pagar na segunda, sem acréscimo.

Para o momento, a previsão era de temperaturas ainda mais elevadas do que no litoral: a máxima em algumas cidades deve chegar a 35°C. Já quem optou pela Serra da Mantiqueira vai curar o frio: mínima de 9°C. Chozeira máxima de 23°C.

**Retorno.** As concessionárias das principais rodovias de São Paulo prevêem estradas tão cheias quanto ontem para quem optar pelo retorno à capital no domingo à tarde, especialmente se o tempo fechar.

O pico de tráfego nas rodovias deve ocorrer entre as 14 e as 23 horas, segundo as empresas - horário que deve ser evitado pelos motoristas. (M.A., J.M. e A.P.)

**NA WEB**  
Ondine: Acompanhe a situação das estradas paulistas em [www.estradas.sp.gov.br/](http://www.estradas.sp.gov.br/)

Figura 23 – Com 309 km, SP tem maior lentidão da história  
Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 15/11/2013.

Essa situação já era descrita brilhantemente pelo escritor argentino Júlio Cortazar (1944), no seu conto "A Auto-Estrada do Sul", que narra o caminho de volta do litoral francês pela *Auto-Estrada do Sul* à metrópole de Paris que, sem um motivo aparente, é tomado por um gigante congestionamento que demora horas, dias e meses; para o autor, serviu como crítica às relações sociais mediadas pelos automóveis, que se resumem assim: "a sensação contraditória de enclausuramento

*em plena selva de máquinas concebidas para correr*” (CORTAZAR, 2009, p.4). Esse conto, que se passou em Paris, poderia muito bem se encaixar em quaisquer grandes metrópoles mundiais, inclusive São Paulo, já que uma situação como essa se torna uma realidade cada vez mais presente em seu cotidiano. Todavia, isso não quer dizer que o contexto mais atual tenha inventado os congestionamentos e seus problemas daí decorrentes. Ao contrário. Esse é um problema histórico em São Paulo<sup>164</sup>. Porém é indubitável que, neste contexto mais atual, a novidade advém do fato de que o transporte individual (automóvel e motocicleta) passa a ser uma alternativa sistemática das classes mais populares em relação ao transporte coletivo, o que acaba ampliando os congestionamentos nas áreas centrais e, como também, torna-se uma realidade cada vez mais presente nas áreas periféricas da metrópole.

É neste sentido que a mobilidade aparece como constrangimento num trânsito produzido para fluir, mas que para, irrita os motoristas, gera prejuízos, perde-se tempo frente a sua impotência na sua condição de inertes no trânsito. Constrangimento que significa ação ou efeito de constranger-se, algo desagradável que não se pode evitar; aborrecimento, descontentamento (HOUAISS, 2001), aparece para R. Sennett justamente quando as *“ruas da cidade adquirem então uma função peculiar: permitir a movimentação”* (SENNETT, 1988, p.28), porém, segundo o autor: *“se elas constroem demais a movimentação, por meio de semáforos, contramãos, etc., os motoristas se zangam ou ficam nervosos”* (Ibid., p.28).

O constrangimento, que cada vez mais traduz a mobilidade das pessoas, torna-se praticamente uma regra em um cenário metropolitano marcado pelo congestionamento. Congestionamento que significa ato ou efeito de congestionar-se, acúmulo de pessoas, veículos ou objetos, impedindo ou dificultando a livre circulação (HOUAISS, 2001) e que, do ponto de vista técnico, vincula-se à análise da capacidade da via e de nível de serviço, assim definido:

---

<sup>164</sup> Apesar de não ser necessariamente uma novidade: *“A cidade já dava mostras de não suportar o trânsito constante de automóveis, carros, tálburis, bondes, etc., pelo Ato 290, de 24/01/1908, foi proibido o ‘estacionamento de veículos para carga ou descarga de mercadorias nas Ruas 15 de Novembro, São Bento, Direita e Praça Antonio Prado, das 10 da manhã às 5 da tarde’, excetuando os veículos que só transportavam bagagens de passageiros. Foi muito acertada a lei, porém os ‘grandes’ reclamaram: ‘Será possível? Não se pode mais ir ao centro, fazer compras, passear? Não! Isso nunca!’. E o Ato 294, de 15/02/1908, revogou o 290, apenas 15 dias após sua entrada em vigor...”* (STIEL, 1978, p.14).

*Enquanto a capacidade da via representa a quantidade máxima de veículos que pode se movimentar em um trecho em um intervalo de tempo, sob um conjunto especificado de condições de composição de demanda de tráfego e ambientais, o nível de serviço é uma medida de qualidade do serviço para o usuário da via (ANTP/IPEA, 1998).*

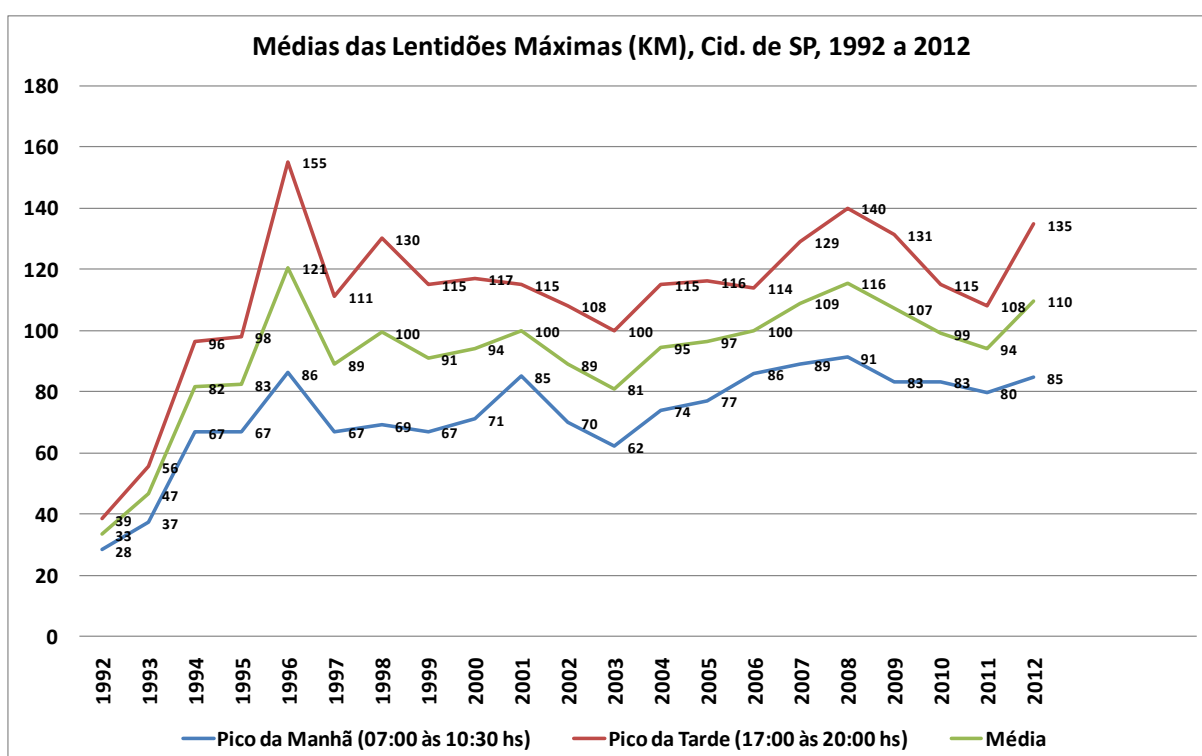
Neste estudo, os principais itens mensuráveis do nível de serviço são: a frequência de paradas, velocidade de operação, tempo de viagem, densidade do tráfego e os custos operacionais do veículo. As medidas mais utilizadas para o nível de serviço são a velocidade operacional para um fluxo ininterrupto e a quantidade de tempo de atraso para o fluxo interrompido, ou a relação volume/capacidade do trecho: *“os índices de congestionamento são calculados a partir da definição de tempos de percurso, ou relações volume/capacidade, aceitáveis para cada tipo de via”* (ANTP/IPEA, 1998).

Para tanto, com base no método HCM (Highway Capacity Manual), o estudo classifica as vias em 6 níveis de serviços, assim definidos: i) Nível A - Fluxo livre, nenhuma restrição a manobras ou a velocidades operacionais; ii) Nível B - Fluxo estável, sem restrições de manobras ou de velocidade operacional; iii) Nível C - Fluxo estável, mais restrições; iv) Nível D - Aproximação de fluxo instável; v) Nível E - Fluxo forçado, muitas paradas e; vi) Nível F - Fluxo forçado, muitas paradas (ANTP/IPEA, 1998).

Segundo Eduardo Vasconcellos, a relação intrínseca entre a *“oferta”* – a capacidade – com a *“demanda”* – o fluxo de tráfego, que vai definir uma taxa de saturação da via: *“é um dos instrumentos fundamentais para medir o nível de saturação do sistema viário, ou seja, o quanto ele está longe ou perto do congestionamento, e por isto é chamada ‘taxa de saturação’”* (VASCONCELLOS, 1992, p.40).

Porém, a análise da tendência de ampliação dos congestionamentos em São Paulo não é apreendida apenas pelo seu escopo quantitativista, mesmo porque, de acordo com Resende e Souza (2009, p.2), *“não há uma definição universal de congestionamento”*. Seguindo Thurgood (1995 apud MENESES; LEANDRO; LOUREIRO, 2007, p.2), o conceito de congestionamento é subjetivo diante das diferentes percepções e expectativas das pessoas: *“A definição do nível aceitável de congestionamento varia conforme o usuário, o modo de transporte, o período de tempo (hora do dia, dia da semana e/ou ano) e a localização geográfica”*.

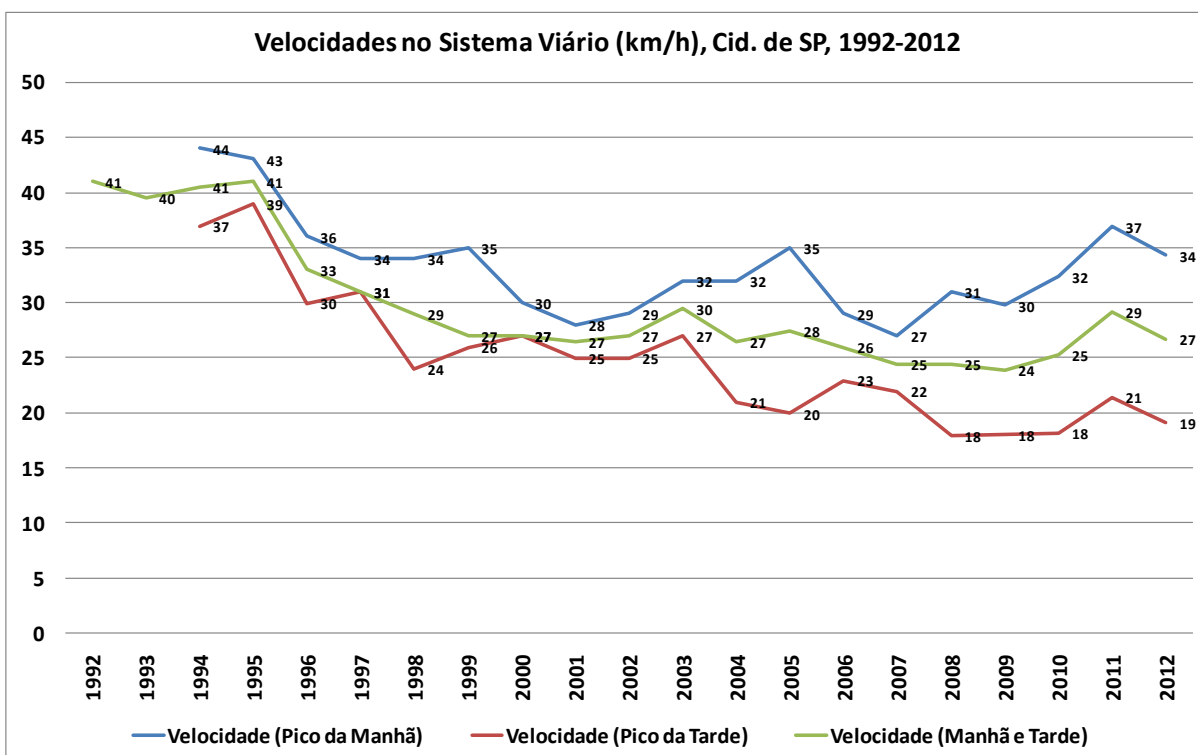
Mas ademais das percepções diferenciadas em torno da questão dos congestionamentos, fato é que este é um problema urbano que vem afligindo muitas pessoas em São Paulo, pois “além de desperdiçarem tempo e dinheiro, provocam estresse e poluem ainda mais o meio ambiente” (RESENDE; SOUZA, 2009, p.2). Assim, com base nos dados da CET, relacionados às médias de lentidão em quilômetros nas vias estruturais da cidade de São Paulo, de 1992 a 2012, verifica-se que neste período houve uma elevação nas médias de lentidão. No pico da manhã, em 1992, o índice de lentidão ficou em 28 km, passando para 110 km, em 2012, com um maior nível em 1996, com média de 121 km, um aumento percentual de 292% de 1992 a 2012. No pico da tarde, o índice de lentidão passou de 39 km, em 1992, para 135 km, em 2012, com um pico em 1996, chegando a 155 km, uma elevação de 246% de 1992 a 2012. No que se refere à média de lentidão, pico da manhã e pico da tarde, em 1992, ficou em 33 km, passando para 110 km em 2012, com pico em 1996, chegando a 121 km, representando um aumento de 233% no período de 1992 a 2012 (Gráfico 44).



**Gráfico 44 – Médias das lentidões máximas (km), cidade de São Paulo, 1992-2012**  
 Fonte: CET, 1993-2012/ Org. Ricardo B. Silva

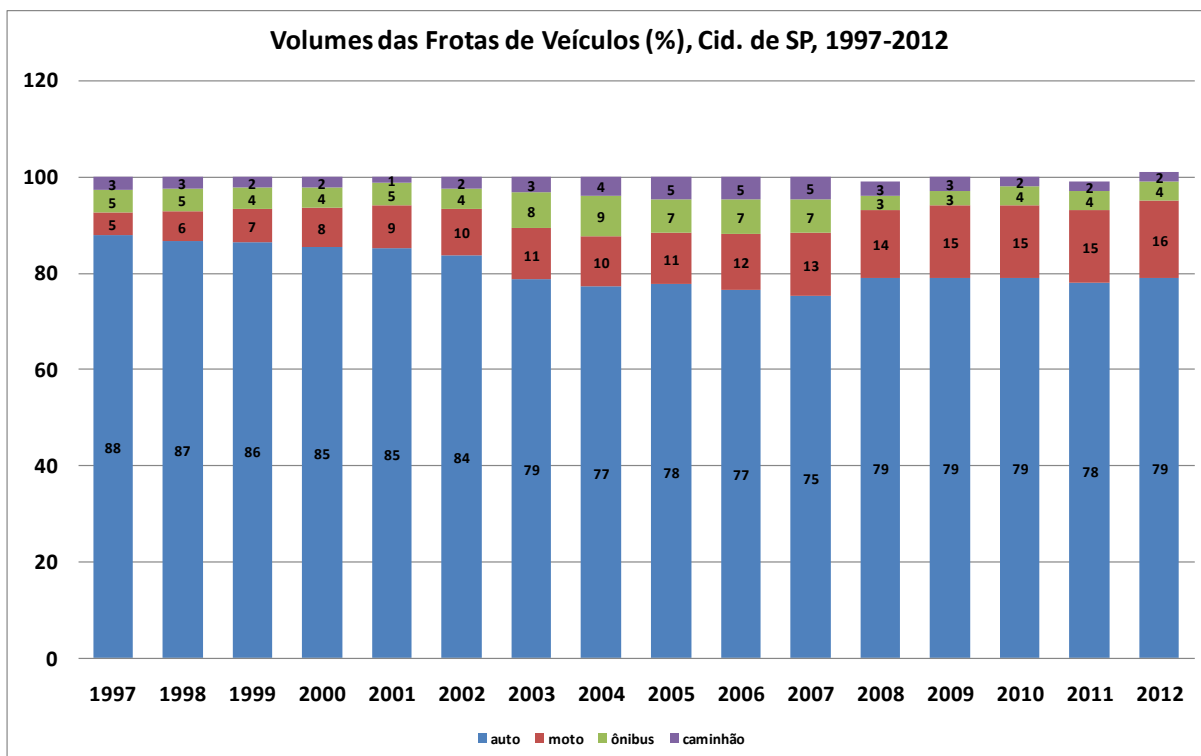
No que tange à velocidade média no sistema viário da cidade de São Paulo, de acordo com a CET, conhece-se uma tendência de queda de 1992 a 2012. A

velocidade média no pico da manhã e pico da tarde, em 1992, chegou a 41 km/h, diminuindo para 27 km/h, uma queda de 51% na velocidade média. Porém, separando o pico da manhã do pico da tarde, com dados disponíveis de 1994 a 2012, verifica-se que no primeiro, em 1994, a velocidade média era de 44 km/h, passando para 34 km/h, uma diminuição percentual de 29%; já no segundo, a velocidade média, em 1994, era de 37 km/h, envolvendo para 19 km/h, uma queda de aproximadamente 95% (Gráfico 45).



**Gráfico 45 – Velocidades no sistema viário (km/h), cidade de São Paulo, 1992-2012.**  
 Fonte: CET, 1993-2012/ Org. Ricardo B. Silva

Ou seja, esse processo tem uma estreita relação com a ampliação da frota de veículos na cidade de São Paulo. Com dados disponíveis de 1997 a 2012, verifica-se que há uma clara predominância dos automóveis em relação aos outros veículos; apesar de uma queda percentual de quase 10%, de 1997 a 2012, ainda permanece, neste último período, com 79% do volume da frota em São Paulo. Outro destaque é a motocicleta, mesmo que seja comparativamente muito abaixo dos automóveis, percebe-se que de 1997 para 2012, passou de 5% para 16%, uma ampliação de 220%. Em relação aos ônibus, apesar de algumas oscilações para baixo e para cima, praticamente não se percebe uma alteração substantiva de 1997 em diante. Idem para os caminhões (Gráfico 46).



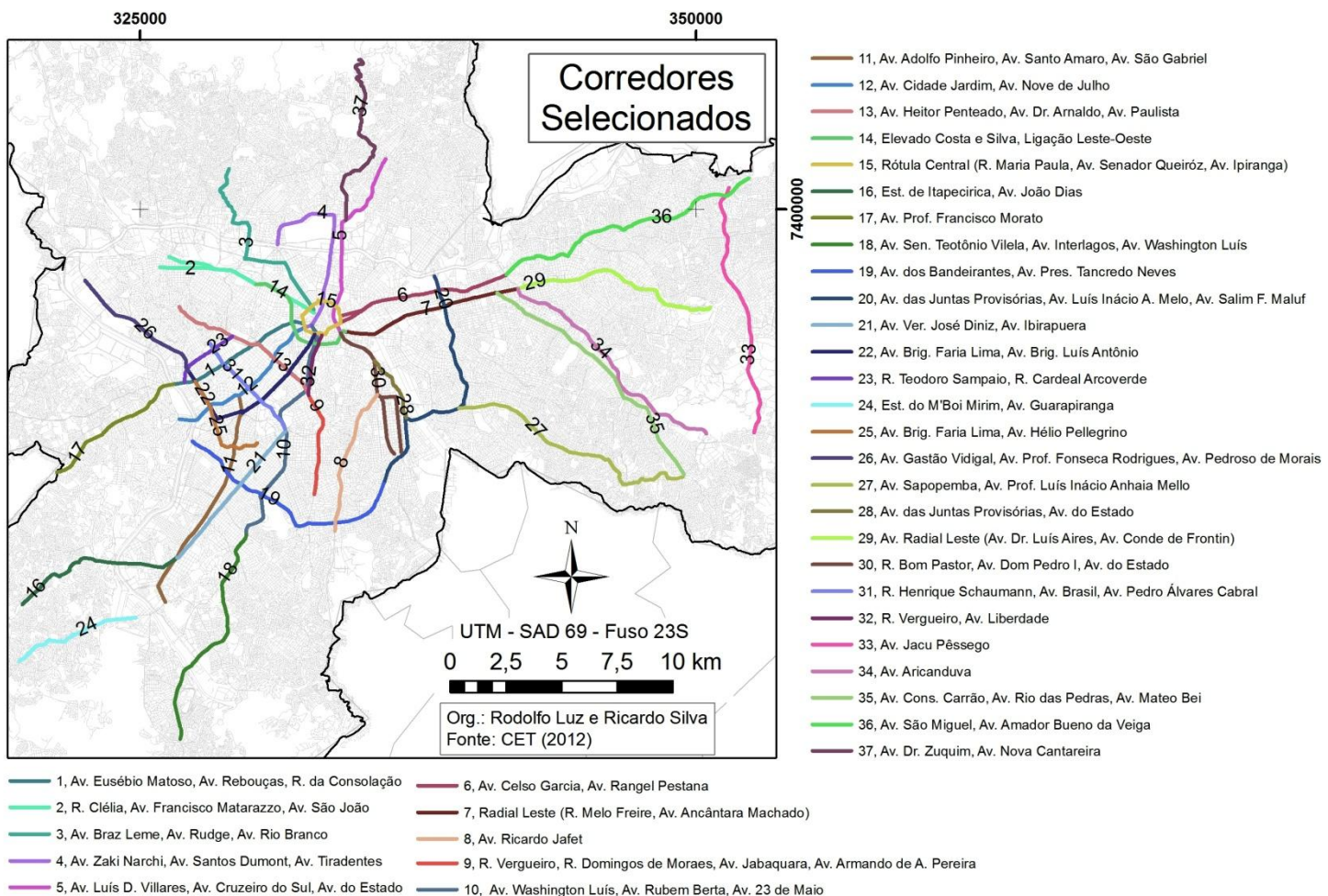
**Gráfico 46 – Volumes das frotas de veículos, cidade de São Paulo, 1997-2012**

Fonte: CET/ Org. Ricardo B. Silva

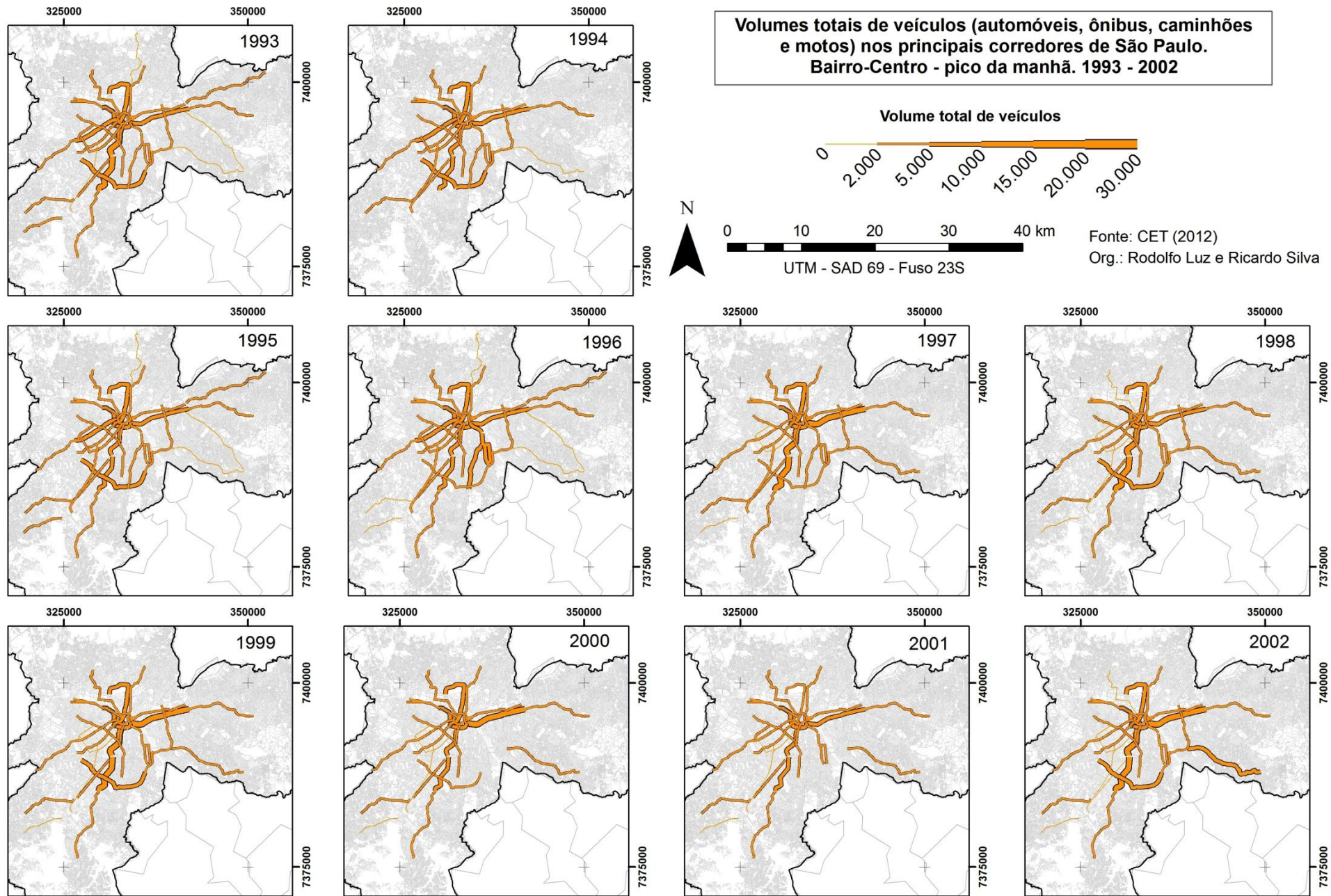
Analisando os mapa 36 e 37, no que se refere aos volumes a partir dos principais corredores na cidade de São Paulo, pode se constatar a partir dos mapas abaixo que, de 1993 a 2012, os corredores que mais cresceram em termos de volumes gerais no sentido Bairro-Centro, pico da manhã, foram: i) rota 16G - Estrada de Itapecerica, Av. João Dias, com 255,9%; ii) a rota xx - Av. Celso Garcia, Av. Rangel Pestana, 235,2%; iii) a Rota 29G - Av. Radial Leste (Av. Dr. Luís Aires, Av. Antônio Estevão de Carvalho, Av. Conde de Frontin), com 196,6%; iv) Rota 11G - Av. Adolfo Pinheiro, Av. Santo Amaro, Av. São Gabriel, com 171,4 %; v) Rota 24G - Est. do M'Boi Mirim, Av. Guarapiranga, com 160,7%; vi) Rota 10G - Av. Washington Luís, Av. Rubem Berta, Av. Vinte e Três de Maio, com 160,5%; vii) Rota 07G - Radial Leste (R. Melo Freire, Av. Alcântara Machado), com 154,2%; viii) Rota 04G - Av. Zaki Narchi, Av. Santos Dumont, Av. Tiradentes, Av. Prestes Maia, com 153,8%; ix) Rota 23G - R. Teodoro Sampaio, R. Cardeal Arcoverde, com 129,0%; x) Rota 18G - Av. Sen. Teotônio Vilela, Av. Interlagos, Av. Washington Luís, com 116,3%.

Já analisando os mapas 38 e 39, em relação aos volumes a partir dos principais corredores na cidade de São Paulo, pode se constatar a partir dos mapas abaixo, que de 1993 a 2012, o corredores que mais cresceram em termos de volumes gerais no sentido Centro-Bairro, pico da tarde, foram: i) Rota 17G - Av. Prof.

Francisco Morato, 1742%; ii) Rota 29G - Av. Radial Leste (Av. Dr. Luís Aires, Av. Antônio Estevão de Carvalho, Av. Conde de Frontin), 252%; iii) Rota 24G - Est. do M'Boi Mirim, Av. Guarapiranga, 207,3845; iv) Rota 16G - Estrada de Itapeperica, Av. João Dias, 200%; v) Rota 20G - Av. das Juntas Provisórias, Av. Luís Inácio de Anhaia Melo, Av. Salim Farah Maluf, 193%; vi) rota xx- Av. Celso Garcia, Av. Rangel Pestana, 191%; vii) Rota 07G - Radial Leste (R. Melo Freire, Av. Alcântara Machado), 178%; viii) Rota 01G - Av. Eusébio Matoso, Av. Rebouças, R. da Consolação 170%; ix) Rota 18G - Av. Sen. Teotônio Vilela, Av. Interlagos, Av. Washington Luís, 169%; x) Rota 11G - Av. Adolfo Pinheiro, Av. Santo Amaro, Av. São Gabriel, 158%. Ou seja, é possível constatar que ao longo do tempo uma evolução do volume dos veículos, tanto no sentido Bairro-Centro (pico da manhã) quanto no sentido Centro-Bairro (pico da tarde), com destaque, ao crescimento fora da zona central expandida.

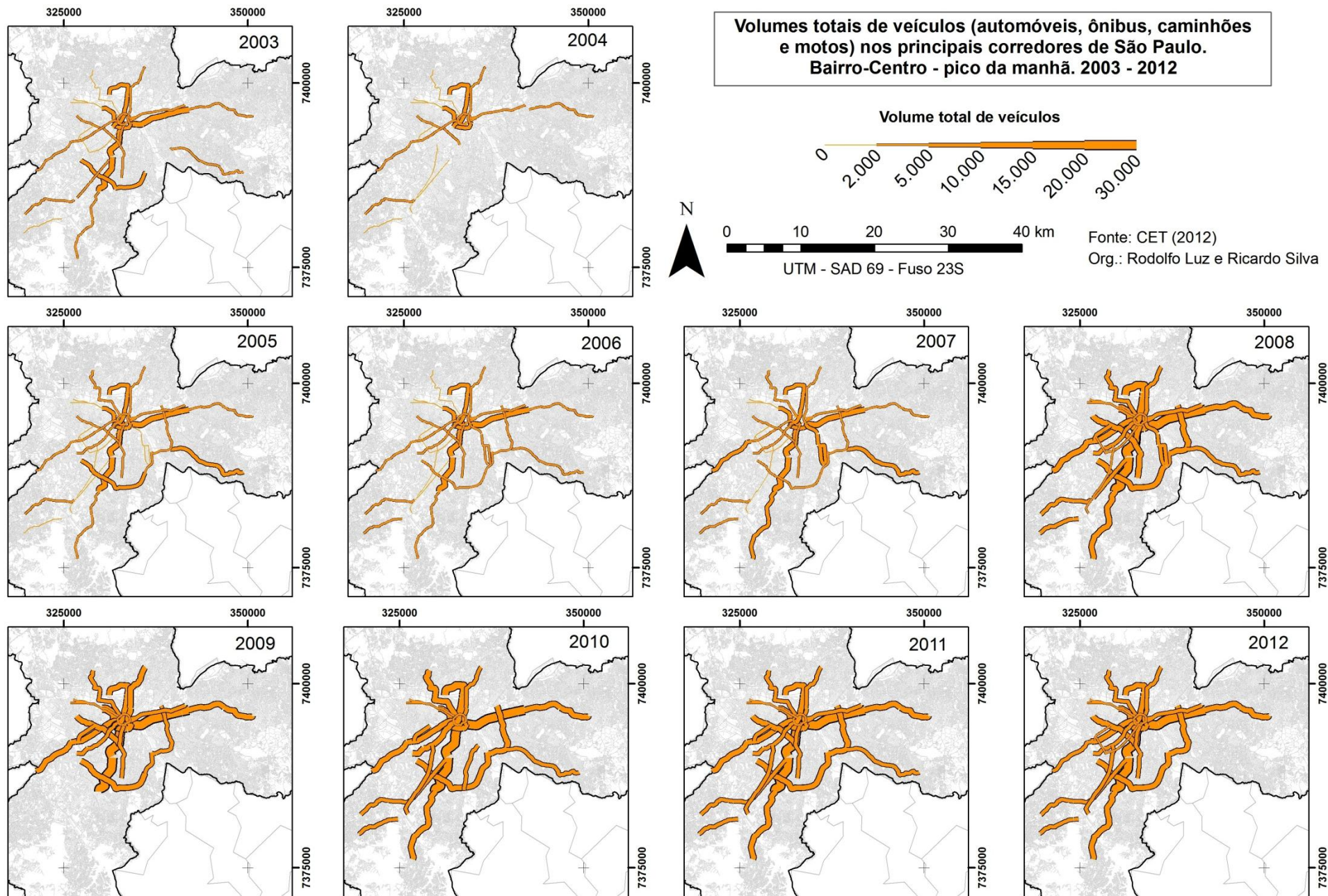


**Mapa 35 – Corredores selecionados**  
Fonte: CET, 1993-2012

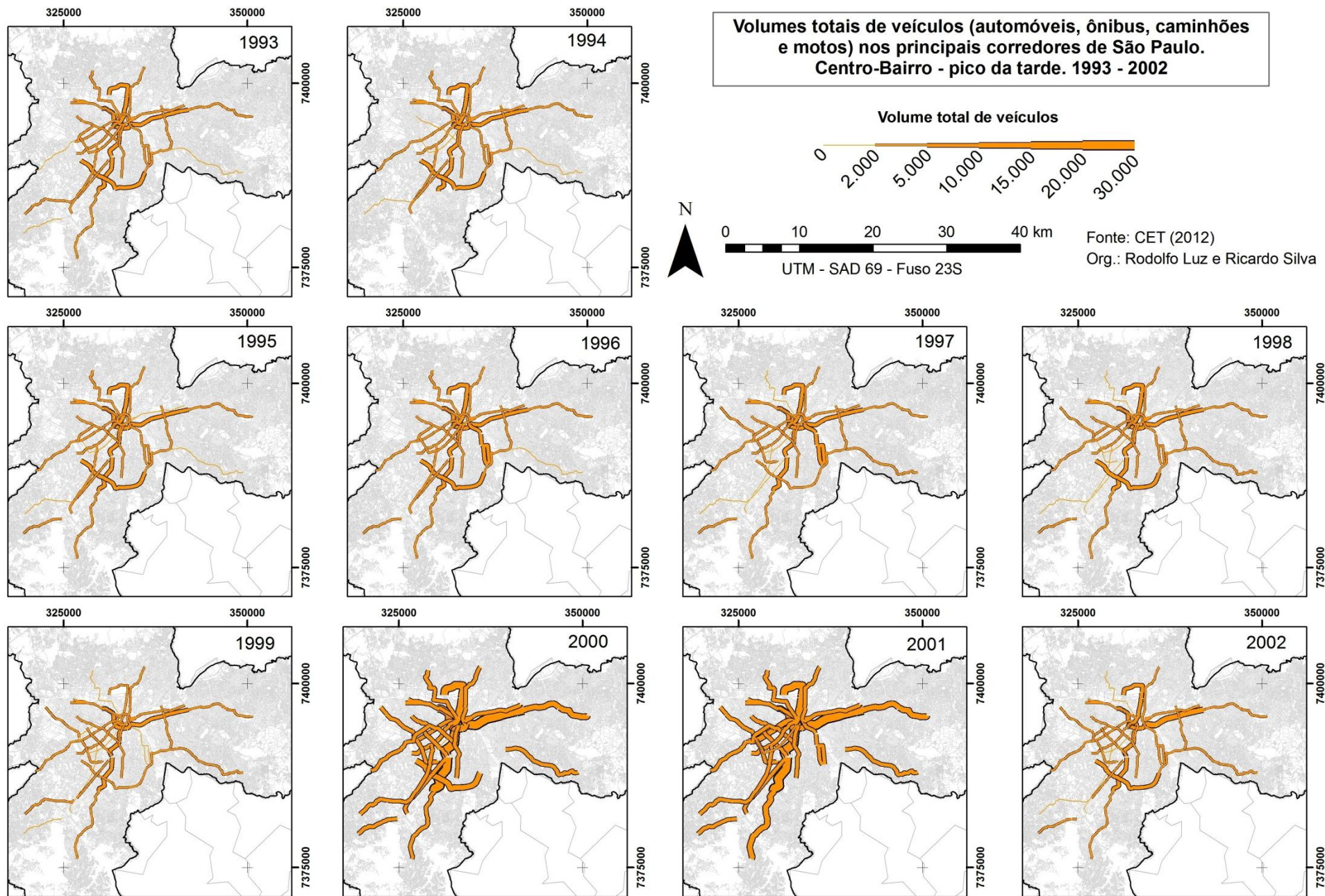


**Mapa 36 — Mapa de Volumes Totais (Auto+Moto+Ônibus+Caminhões), Bairro-Centro, Pico da Manhã, Cid. De São Paulo, 1993-2002**  
Fonte: CET, 1993 a 2012

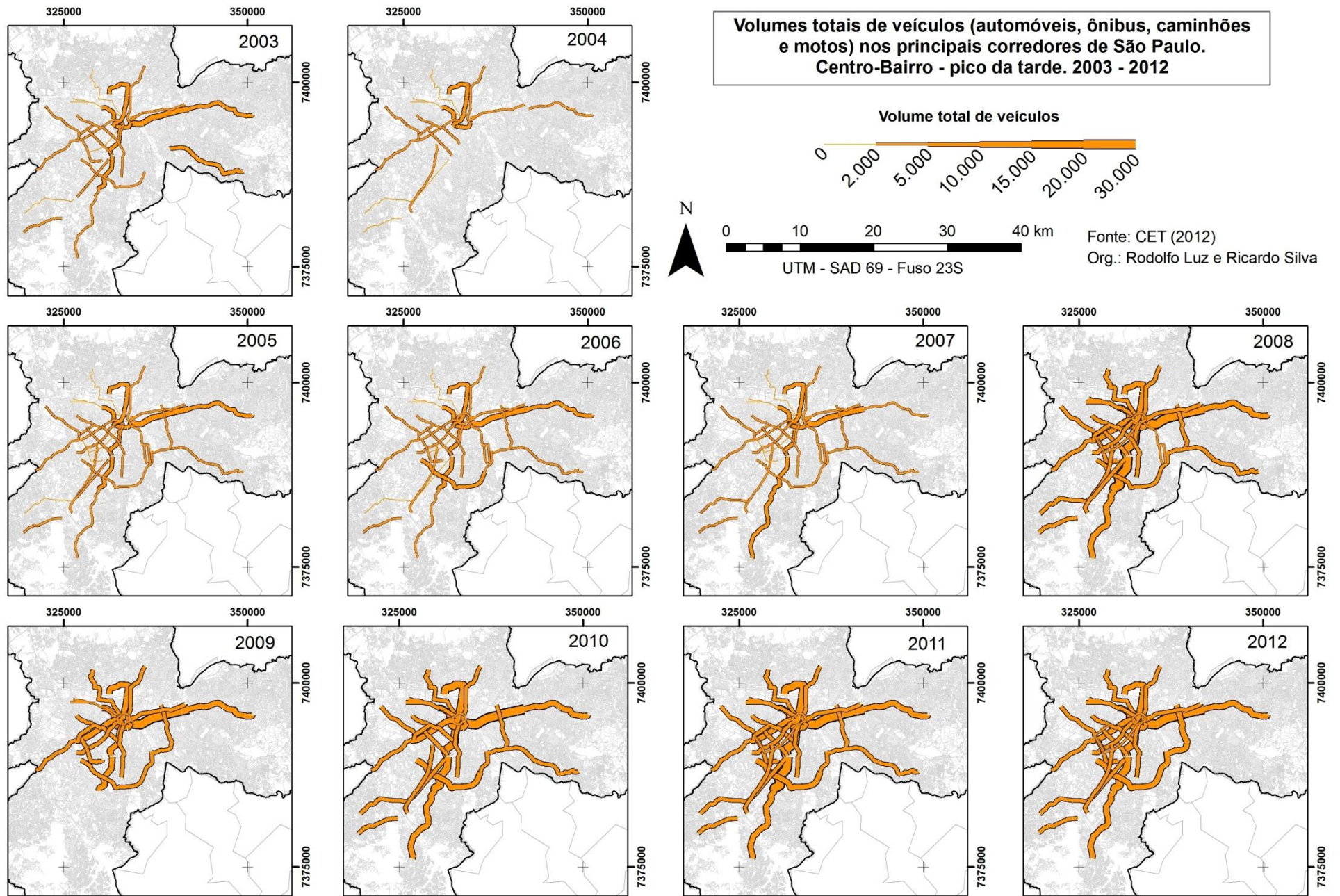




**Mapa 37 – Mapa de Volumes Totais (Auto+Moto+Ônibus+Caminhões), Bairro-Centro, Pico da Manhã, Cid. De São Paulo, 2003-2012**  
Fonte: CET, 1993 a 2012



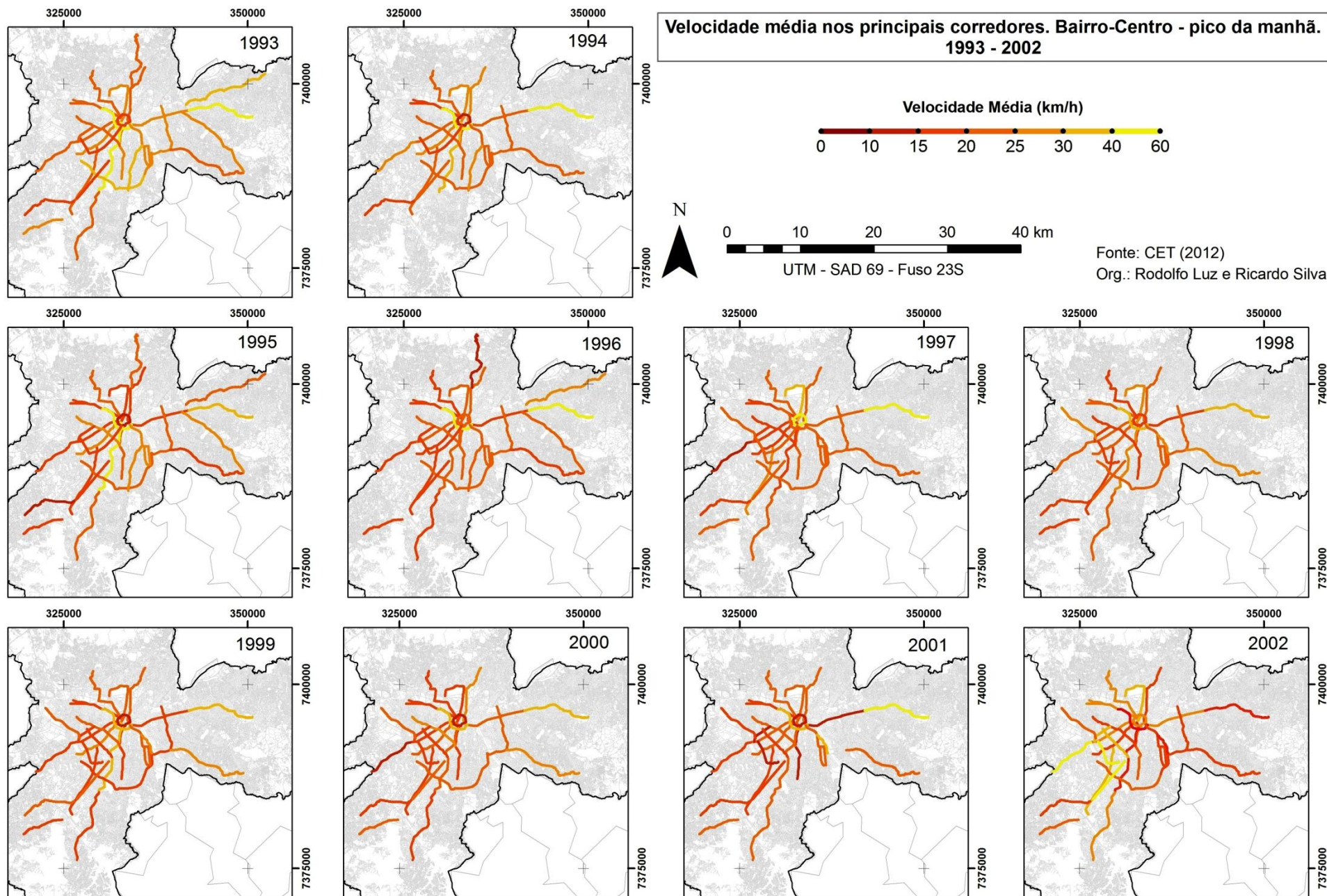
**Mapa 38 – Mapa de Volumes Totais (Auto+Moto+Ônibus+Caminhões), Centro-Bairro, Pico da Tarde, Cid. De São Paulo, 1993-2002**  
Fonte: CET, 1993 a 2002



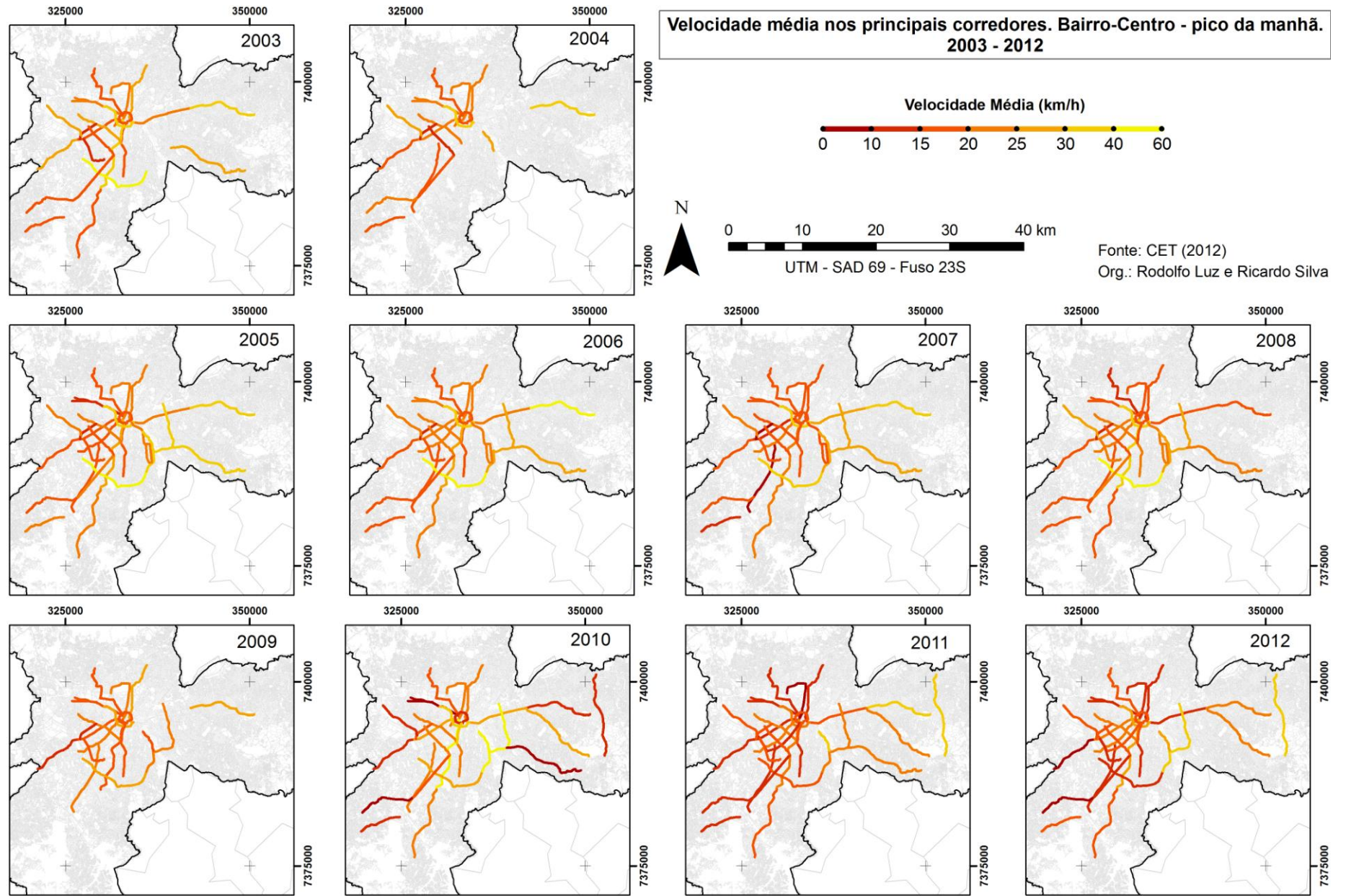
**Mapa 39 - Mapa de Volumes Totais (Auto+Moto+Ônibus+Caminhões), Centro-Bairro, Pico da Tarde, Cid. De São Paulo, 2003-2012**  
 Fonte: CET, 1993 a 2012

Analisando os mapas 40 e 41, no que concerne as velocidades a partir dos principais corredores na cidade de São Paulo, pode se constatar a partir dos mapas abaixo, que de 1993 a 2012, as velocidades que mais diminuíram em termos percentuais em relação aos veículos no geral no sentido Bairro-Centro, pico da manhã, foram: i) Rota 19G - Av. dos Bandeirantes, Av. Pres. Tancredo Neves, 67%; ii) Rota 17G - Av. Prof. Francisco Morato, 63%; iii) Rota 29G - Av. Radial Leste (Av. Dr. Luís Aires, Av. Antônio Estevão de Carvalho, Av. Conde de Frontin), 53%; iv) Rota 11G - Av. Adolfo Pinheiro, Av. Santo Amaro, Av. São Gabriel, 52%; v) Rota 05G - Av. Luís Dumont Villares, Av. Cruzeiro do Sul, Av. do Estado, 51%; Rota 07G - Radial Leste (R. Melo Freire, Av. Alcântara Machado), 49%; vi) Rota 04G - Av. Zaki Narchi, Av. Santos Dumont, Av. Tiradentes, Av. Prestes Maia, 47%; vii) Rota 14G - Elevado Costa e Silva, Ligação Leste-Oeste, 47%; viii) Rota 16G - Estrada de Itapecerica, Av. João Dias, 47%; ix) Rota 09G - R. Vergueiro, R. Domingos de Moraes, Av. Jabaquara, Av. Armando de Arruda Pereira, 43%; x) Rota 10G - Av. Washington Luís, Av. Rubem Berta, Av. Vinte e Três de Maio, 43%.

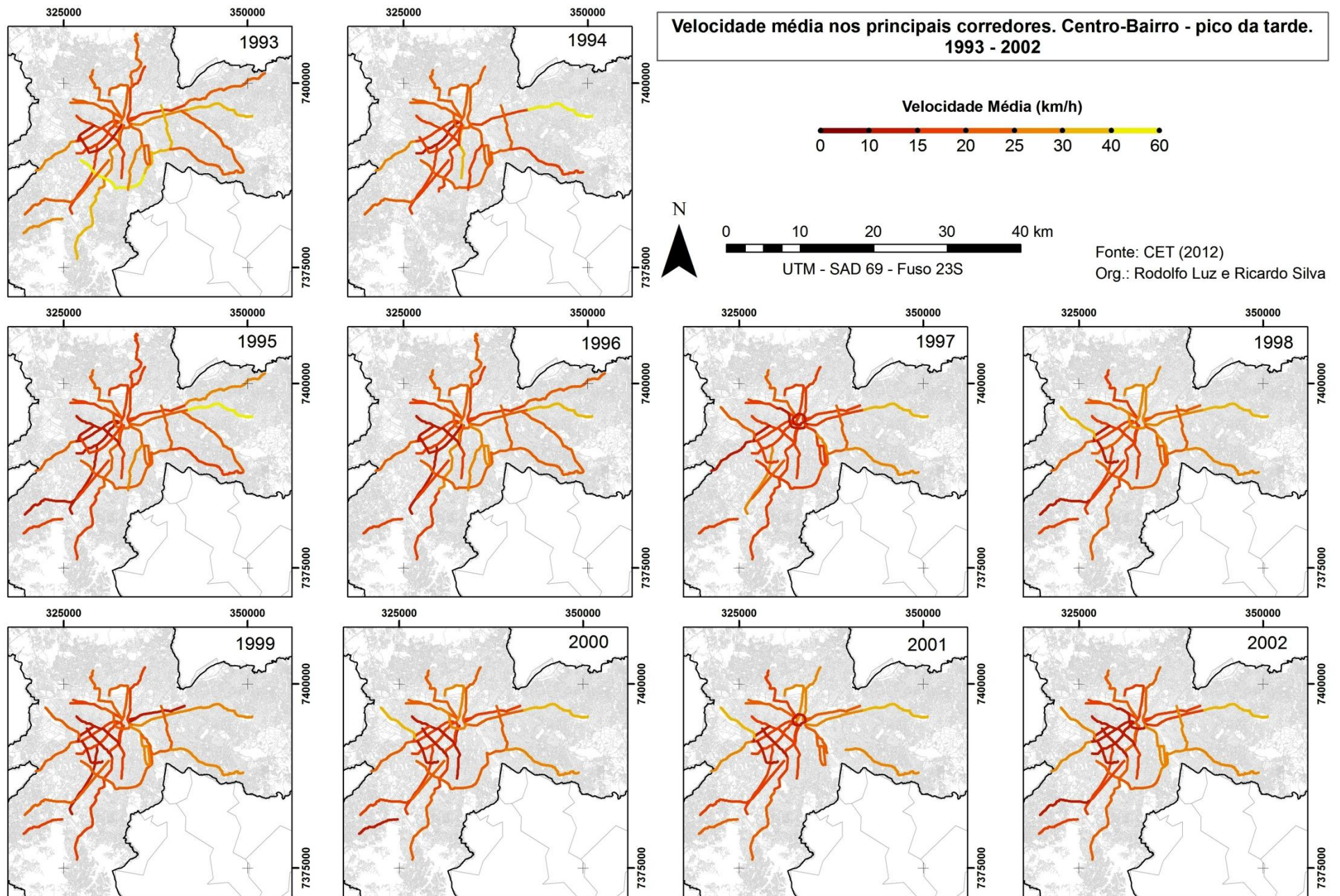
Já analisando os mapas 42 e 43, em termos de velocidades médias a partir dos principais corredores na cidade de São Paulo, no sentido Centro-Bairro, pico da tarde, pode se constatar, a partir dos mapas abaixo, já que de 1993 a 2012, as velocidades que mais diminuíram em termos percentuais em relação aos veículos no geral, foram: i) Rota 24G - Est. do M'Boi Mirim, Av. Guarapiranga, 73%; ii) Rota 04G - Av. Zaki Narchi, Av. Santos Dumont, Av. Tiradentes, Av. Prestes Maia , 59%; iii) Rota 19G - Av. dos Bandeirantes, Av. Pres. Tancredo Neves, 53%; iv) Rota 01G - Av. Eusébio Matoso, Av. Rebouças, R. da Consolação, 50%; v) Rota 18G - Av. Sen. Teotônio Vilela, Av. Interlagos, Av. Washington Luís, 49%; vi) Rota 10G - Av. Washington Luís, Av. Rubem Berta, Av. Vinte e Três de Maio, 46%; vii) Rota 16G - Estrada de Itapecerica, Av. João Dias, 45%; Rota 03G - Av. Braz Leme, Av. Rudge, Av. Rio Branco, 44%; viii) Rota 17G - Av. Prof. Francisco Morato, 41%; ix) Rota 13G - Av. Heitor Penteado, Av. Dr. Arnaldo, Av. Paulista, 39%; x) Rota 07G - Radial Leste (R. Melo Freire, Av. Alcântara Machado), 39%. Isto é, assim como foi constatado a ampliação dos volumes de veículos nos principais corredores de São Paulo, verifica-se que a velocidade média dos veículos diminui ao longo do tempo, especialmente, fora da zona central expandida.



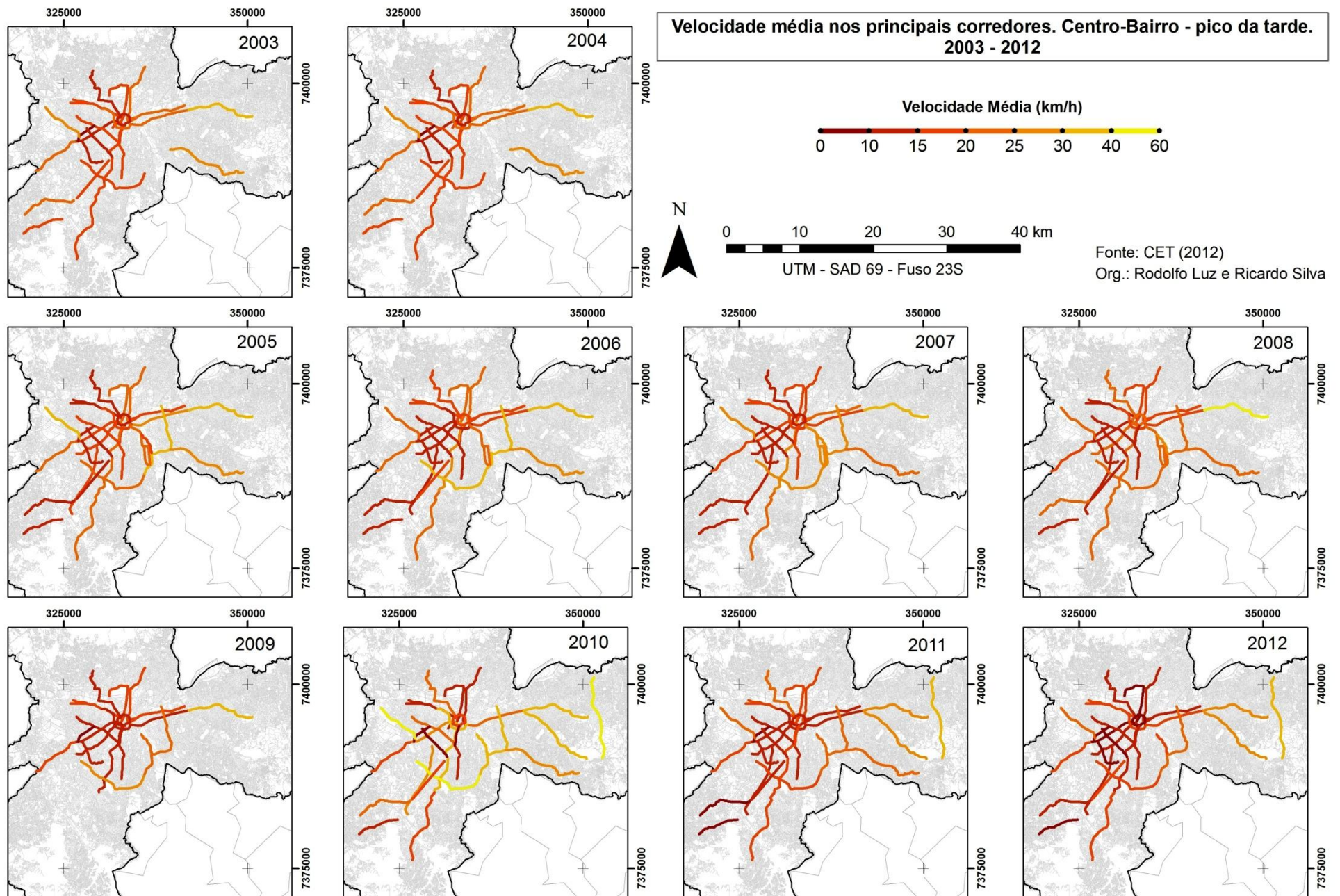
**Mapa 40 – Mapa de Velocidades Médias, Bairro-Centro, Pico da Manhã, Cid. De São Paulo, 1993-2002**  
 Fonte: CET, 1993 a 2012



**Mapa 41 – Mapa de Velocidades Médias, Bairro-Centro, Pico da Manhã, Cid. De São Paulo, 2003-2012**  
Fonte: CET, 1993 a 2012



**Mapa 42- Mapa de Velocidades Médias, Centro-Bairro, Pico da Tarde, Cid. De São Paulo, 1993-2002**  
Fonte: CET, 1993 a 2012



**Mapa 43 - Mapa de Velocidades Médias, Centro-Bairro, Pico da Tarde, Cid. De São Paulo, 2003-2012**  
 Fonte: CET, 1993 a 2012



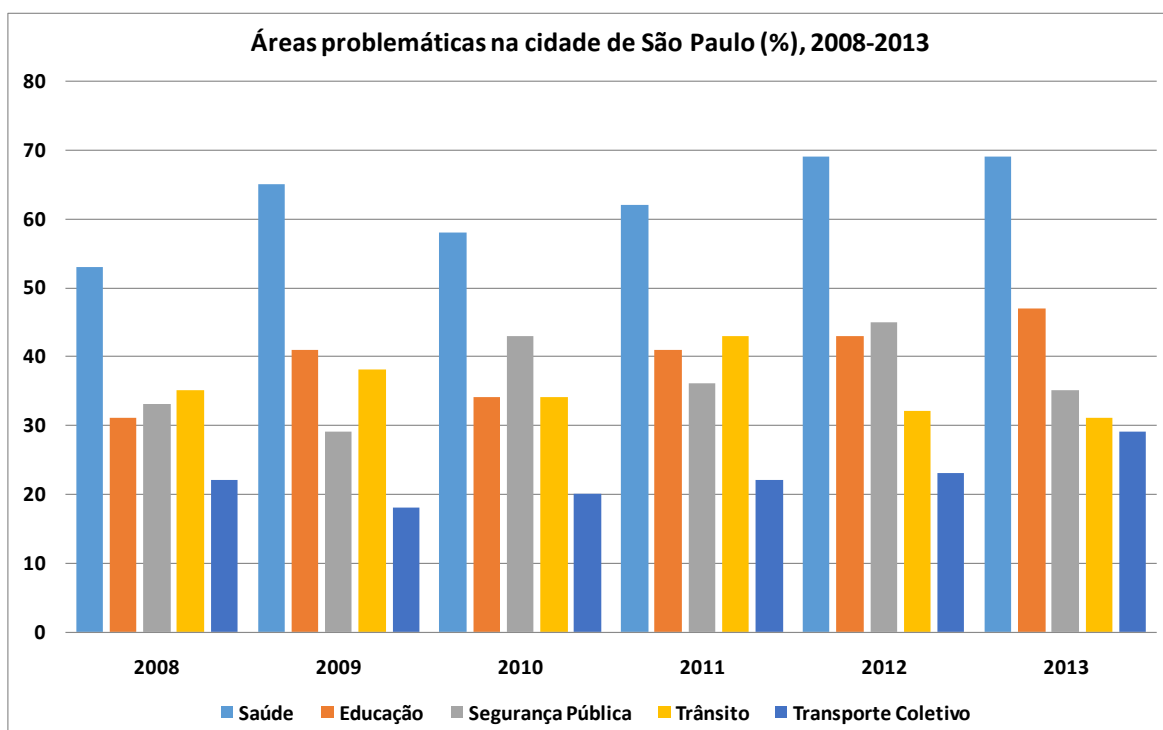
Dessa forma, pode-se constatar que a ampliação do tempo de deslocamento na metrópole de São Paulo é resultado de um aumento considerável de volumes de veículos, especialmente dos automóveis. Isso ficou patente na diminuição da velocidade média nos picos da manhã e da tarde, como também nos principais corredores expressos nos mapas acima; processo este em que foi verificado um aumento sensível nas áreas mais periféricas da metrópole paulistana. É assim que o senhor Valadão da CET, em entrevista a nós concedida, reflete esta questão:

*O veículo carro foi uma invenção maravilhosa, haja vista os inventores e as marcas no mercado, trouxe um crescimento muito grande para a população sobre vários aspectos, porém não é um privilégio da cidade de São Paulo, nem uma situação específica de São Paulo, outros grandes centros do Brasil quanto fora do Brasil, o crescimento do automóvel e seu privilégio ocorreu em grandes centros, mas ele tem a dificuldade que encontramos hoje que ele ocupa um espaço que é necessário da mobilidade dele, de sua movimentação, só que este espaço se tornou reduzido. Então hoje é importante fazer este questionamento: vale apenas continuar priorizando o carro? Tudo indica que não, porque se não buscarmos alternativas de um transporte de massa, através de outros modais, nós vamos chegar a situações muito críticas, em função do volume do veículo, considerando aí um pouco o histórico das famílias, que antigamente num tempo não muito longe tinha um veículo, quando tinha numa família, não é nem por pessoa, hoje essa situação mudou muito, hoje as famílias têm no mínimo dois veículos, dificilmente há uma família com apenas um veículo [...] Isso tudo é injeção de carros na via pública e trazendo esses problemas que estamos enfrentando.*

Não por acaso que, segundo a Pesquisa Dia Mundial Sem Carro (Ibope, 2013), das áreas mais problemáticas na cidade de São Paulo, em 2013, o problema do trânsito ficou na 4ª pior posição, atrás de Segurança Pública (3ª posição), Educação (2ª posição), Saúde (1ª posição), sem contar que os transportes coletivos ficaram na 5ª posição. Em relação ao período de 2008 a 2013, verifica-se que o trânsito passou da 3ª posição para 4ª posição, já os transportes coletivos, neste mesmo período, passou da 7ª posição para a 5ª posição (Gráfico 47).

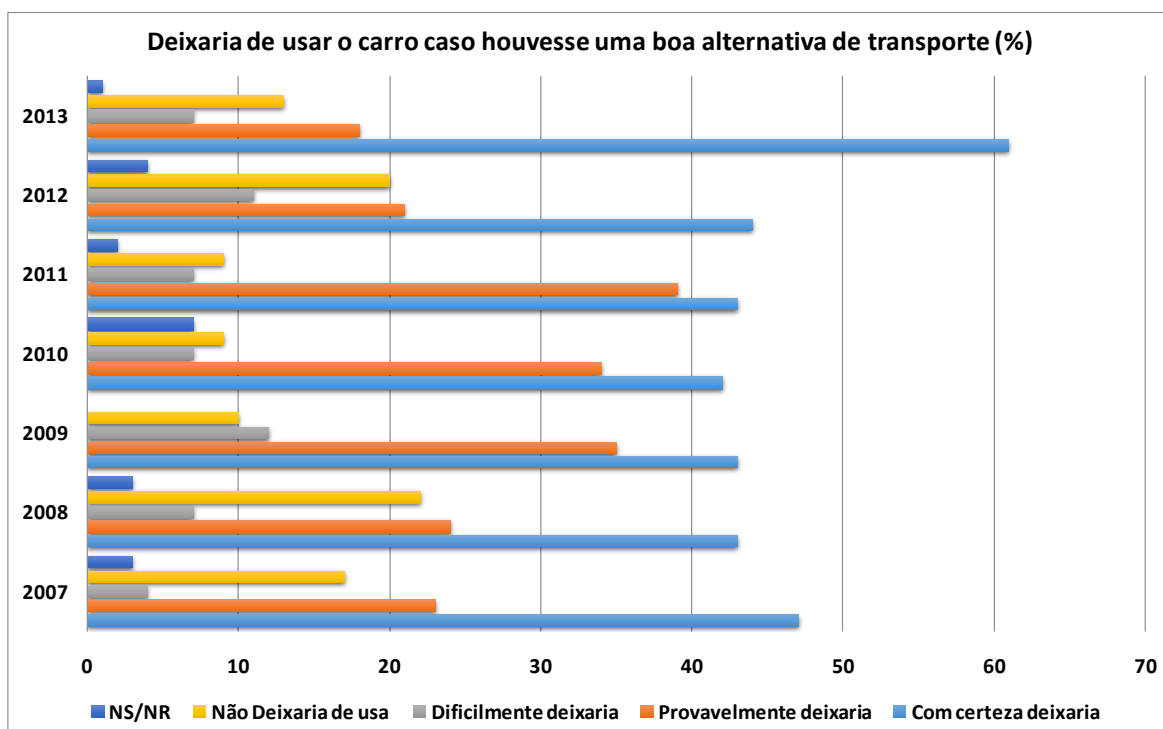
Ainda de acordo com a pesquisa Ibope (2013), em 2013, mais de 2,3 milhões de moradores de São Paulo utilizaram o carro todos os dias ou quase todos os dias para se locomover, cerca de 300 mil paulistanos a mais do que o resultado estimado em 2012; porém, é interessante destacar que 61% destes deixariam de utilizar seus automóveis com certeza, caso o transporte coletivo fosse uma boa alternativa, um percentual considerável, ainda mais se compararmos com o período de 2007 até 2012, que ficava na casa dos 40%. Já aqueles que não deixariam de usar o automóvel, mesmo que houvesse uma boa alternativa de transporte, em 2013, eram

representados por apenas 13%, um percentual menor que 2007, dos quais 17% relataram que não usariam transporte coletivo (Gráfico 48).



**Gráfico 47 – Áreas problemáticas na cidade de São Paulo, 2008-2013**

Fonte: IBOPE, 2013/ Org. Ricardo B. Silva



**Gráfico 48 – Deixaria de usar o carro caso houvesse uma boa alternativa de transporte**

Fonte: IBOPE, 2013/ Org. Ricardo B. Silva

Enfim, o problema do congestionamento na metrópole de São Paulo num contexto mais atual, reiterado pelo modelo do autoviarismo, ao que parece não tende a se retroceder. Ao contrário. O que torna premente a necessidade de investimento num transporte coletivo de qualidade e integrado em rede, garantindo assim um direito fundamental que há muito tempo foi e continua a ser renunciado.

### **4.3. A Odisseia nos transportes coletivos de passageiros**

Cotidianamente, pessoas se aglomeram e se espremem nos transportes coletivos para tentar chegar a seus destinos almejados em uma verdadeira odisséia, que deixaria Ulisses constrangido<sup>165</sup>. Um exército de pessoas desloca-se diariamente de suas casas para o trabalho e do trabalho para suas casas, levando horas para cumprir essa missão. Saem às ruas e enfrentam as calçadas esburacadas, em ruínas, quase num cenário de guerra, caminham como podem, desviando de um automóvel e outro, estacionados indevidamente em uma calçada.

No ponto de ônibus, sem nenhuma informação, as pessoas esperam chegar os ônibus ou lotações. Quando chegam, já cheios, aos solavancos, numa sinestesia total de som e cheiros desagradáveis, seguem a jornada demorada e estafante. No metrô ou no trem, as filas para entrar é a carta convite mais usual. Nas plataformas de embarque, alguns passageiros esperam para entrar, na expectativa de encontrar um lugar para sentar. Outros empurram violentamente e entram num espaço onde a física pede licença. Mas de uma forma geral, quando o trem chega à plataforma de

---

<sup>165</sup> Ulisses era rei de Ítaca, na Grécia. Lá morava com a mulher, Penélope, e o filho, Telêmaco. Conforme promessa que havia feito ao rei Menelau, ele e os guerreiros gregos partiram para uma guerra em Troia para resgatar a esposa do rei sequestrada pelo príncipe troiano, Paris. Troia, no entanto, se mostrava mais resistente do que se esperava. O cerco à cidade durou quase dez anos, quando Ulisses teve a ideia de construir um cavalo de madeira, o “*Cavalo de Troia*”. Os troianos imaginaram que seria um presente dos gregos, pois pensavam que haviam desistido da guerra e fugido de volta para sua terra. Porém, engenhosamente, cem guerreiros gregos saíram das entranhas do cavalo e derrotaram Troia numa guerra sangrenta (GRENIER, 2006, p.127-133). Quando o dia clareou, de Troia só restavam ruínas. O que não fora destruído estava ainda em chamas. Ulisses contemplava o espantoso cavalo que lhes dera a vitória, quando disse: “- Vamos – ele disse a seus homens que voltavam aos navios – A guerra acabou. Vamos voltar à nossa ilha de Ítaca” (Ibid., p.135). Todavia, mal ele sabia que, por vontade dos deuses, passaria pelas mais diversas dificuldades para voltar para casa e esta jornada levaria mais de dez anos.

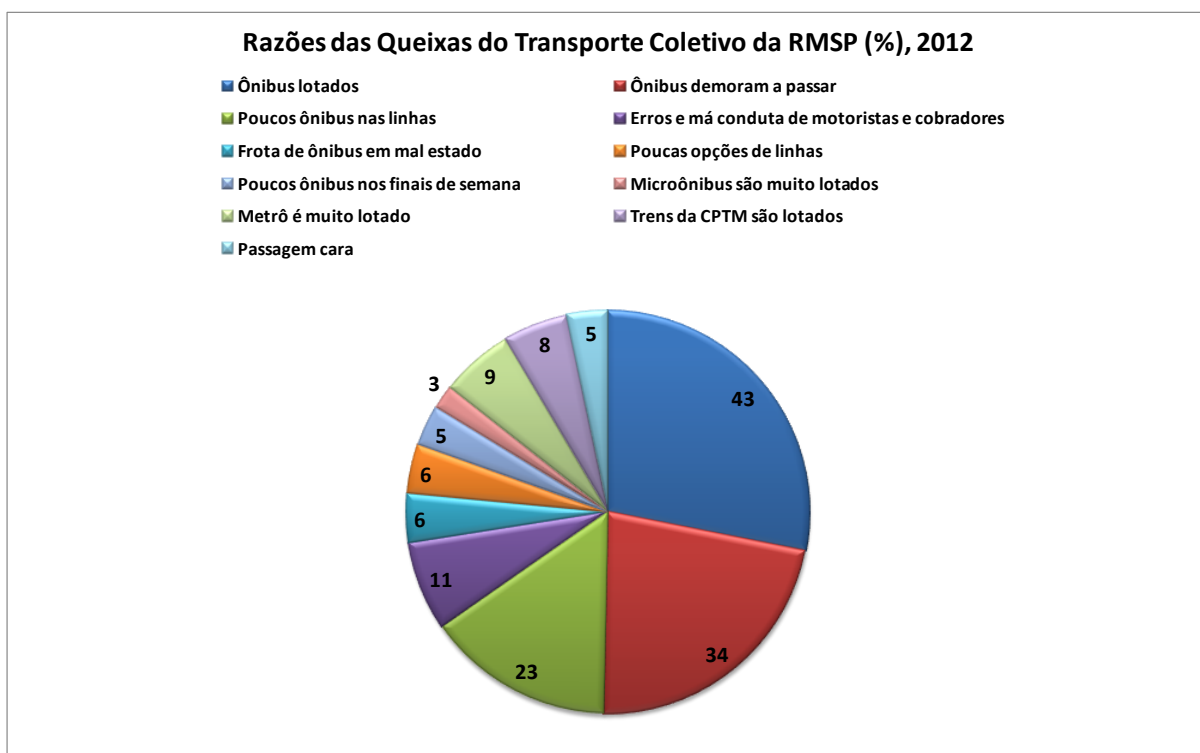
embarque e a porta se abre, é um empurra-empurra, xingamentos e resmungos comentando sobre a falta de educação alheia. É muito comum ouvir nestas situações o seguinte: “*não está contente, vai de táxi*”. Não é difícil, neste cenário, que os xingamentos cheguem às vias de fato. Porém, é comum neste mesmo espaço verificar pessoas totalmente alheias a tudo isso. Com seus celulares, *smart phones*, pessoas conectam-se à internet, ouvem músicas e distraem-se como podem. Tudo é válido para escapar de uma realidade tão marcada pela superlotação onde, ao tirar o pé do chão, corre-se o risco de não se encontrar um espaço suficiente. As mãos, segurando na barra superior, chegam a cansar, por não poderem voltar para baixo, de tão apertado que fica o carro do trem. O alívio de chegar ao destino é a mais pura sensação de liberdade. Todos vão, arrumam suas roupas amassadas, e civilizadamente rumam ao seu destino. A volta para casa é um novo tormento, mais uma odisseia.

De acordo com a Pesquisa Imagem (ANTP, 2012), os meios de transportes coletivos mais utilizados nos trajetos diários das pessoas, a saber, são: i) Ônibus municipal da capital, com 35%; ii) Metrô, com 27%; iii) Ônibus municipal dos outros municípios da RMSP, 23%; iv) Trem, 17%; v) Micro-ônibus da capital, 14%; vi) Ônibus metropolitano da RMSP, 12%; Ônibus nos corredores da capital, 5%; vii) Ônibus corredor ABD, 2%; Ônibus em terminal, 2% e Expresso Tiradentes, 0,2%. Segundo esta pesquisa, mais da metade dos usuários de transporte coletivo utilizam pelo menos 2 meios de transporte em seus trajetos diários. Geralmente, na primeira etapa, é de casa até o ônibus, municipal ou metropolitano – já que poucos têm acesso direto a metrô ou trem. Já na segunda etapa, que começa na maior parte das vezes no desembarque do primeiro ônibus, leva até o segundo modo, que é alternadamente, em proporções equivalentes, entre ônibus, metrô e trem. Por último, na terceira etapa, o que os deixa no local de trabalho/escola, após duas conduções, de variados meios, e alguns minutos de caminhada (ANTP, 2012).

Ainda de acordo com a Pesquisa Imagem (ANTP, 2012), é possível verificar que, nos transportes coletivos, as principais queixas dos usuários, nas três etapas, referem-se à superlotação, com 60% dos entrevistados, sendo que 48% reclamam da superlotação dos ônibus no que tange ao transporte com pneus; já quando se referiam ao transporte sobre trilhos, mesmo que seja um percentual bem menor do

que os ônibus, é também o problema da superlotação a fonte das principais queixas dos usuários de metrô e trem da CPTM, respectivamente, 9% e 8% (Gráfico 49).

Com base nas entrevistas qualitativas aos usuários dos transportes coletivos, é possível refletir acerca das condições de mobilidade cotidiana de milhares de pessoas. É a partir de um reiterado modelo rodoviarista, combinado com a expansão metropolitana, sem a devida provisão de serviços e infraestrutura básica em termos de transportes coletivos, que muitas pessoas passam a perceber tal problemática.



**Gráfico 49 – Razões das queixas do transporte coletivo da RMSP, 2012**  
 Fonte: Antp, 2013/ Org. Ricardo B. Silva

Na plataforma da estação Brás do Metrô, realizei uma entrevista com uma usuária de nome Aline, 20 anos, solteira, estudante de Jornalismo e moradora de Suzano, sub-região Leste da RMSP e que vai diariamente até a estação Barra Funda, parada final da Linha 3 (Vermelha). Perguntei a ela quantos transportes ela utiliza para chegar até a estação Barra Funda do Metrô, que assim me respondeu: “Pego um trem de Suzano até Guaianazes, depois de Guaianazes até a luz, da Luz eu pego para Barra Funda”. Questionei se a estação de trem era próxima de sua casa, e ela disse: “Não, meu pai me leva até a estação, gasto uns dez minutos”. Na sequência, perguntei quanto tempo ela demorava, disse-me: “Em torno de uma hora

e meia”. Como ela realiza um trajeto muito grande, perguntei a ela qual seria a pior parte da viagem, sem titubear, falou-me: “*Muita gente pra pouco trem*”, especialmente “*De Guaianazes até a Luz*”. Eu quis confirmar, perguntando se era o principal problema mesmo, e ela relatou:

*Isso inclusive eu até fiquei com um problema na coluna por causa do trem, fiquei com desvio, por causa do trem, por causa do aperto [...] Eu uso o trem desde 2008, aí eu comecei a sentir dor nas costas, aí eu fui ver no médico, era desvio mesmo [...] o médico perguntou se eu fazia alguma atividade, na época não estava praticando nada, aí eu contei do trem que era muito apertado, ia de mal jeito, de mochila, então ele falou que o trem era a causa.*

Perguntei a ela qual era o principal problema de Suzano para Guaianases, a mesma me respondeu: “*Então, em Suzano não tem muitas indústrias, e o pessoal a maioria trabalha pra cá, São Paulo. Então é isso, pouco trem, muita gente*”. Depois perguntei se enxergava algum ponto positivo, ela disse: “*O preço, apesar de ser três reais, é bem mais rápido que o transtorno de muitas pessoas que é o trânsito, acabaria gastando mais com gasolina, com tudo, com fretado, é isso o ponto positivo, é mais rápido o trajeto, mas ainda tem muito a desejar*”.

No mesmo dia, ainda na Estação Brás da Linha 3 (Vermelha) do metrô, entrevistei o usuário Elton, 27 anos, solteiro, estudante, morador de Guarulhos. Este estuda em Guarulhos, mas trabalha à noite em Santo André. Naquela manhã estava indo para a Faculdade. O percurso dele era o seguinte: “*Daqui (Estação Brás) eu faço baldeação até a (Estação) Sé, e da (Estação) Sé, faço baldeação para (a Estação) Armênia (Linha 1 – Azul)*”. Perguntei quanto tempo ele demora, disse-me: “*Eu cheguei aqui (Estação Brás) as 7h15, olha a hora que é (8h45)*”. Eu perguntei a ele porque ainda não havia entrado até então na composição do metrô, ele me respondeu: “*Pois é, eu já tentei entrar duas vezes, o pessoal vem, empurra você, não tá nem aí. Teve vezes que eu já vi pessoas quase caindo ali o (aponta a linha do trem), e os caras não tão nem aí, você vê os guardas também não tão nem aí*”. Doravante, neste cenário os conflitos são inevitáveis, cita o entrevistado:

*Tem horas que você está na fila, a pessoa começa a bater boca com você e te tira da fila, joga você pra fora, vem querer insultar você. Já aconteceu comigo já, eu trabalhei e estudo. Uma vez eu tava na fila, de boa, uma menina esbarrou em mim, eu falei desculpa aí, a menina veio com grosseria*

*pra cima de mim. Aí veio três guardas e me puxou da fila e ainda falou um monte, entendeu?*

Perguntei ao entrevistado qual teria sido o motivo pelo qual supostamente os funcionários do metrô haviam feito aquilo com ele, que me disse:

*Olha meus trends (look), a coisa na orelha, eles não tão nem aí, eles pensam que é marginal, entendeu, não querem saber se você é estudante, se trabalha [...] isso é um preconceito, entendeu, eu já vi um par de vezes, outra vez foi um rapaz só por que o rapaz falou que tava lotado, chamaram o cara pro canto e falaram um monte, “o fica quieto”, aí puxaram o cara lá pra baixo, aí não sei o que aconteceu.*

Ainda na Estação Brás, mas na plataforma da CPTM da Linha 10 – Turquesa entrevistei o Adriano, 33 anos, solteiro, morador de Itaquaquecetuba e que vai trabalhar diariamente nas proximidades da Av. Paulista. Ele me disse que demora duas horas e meia para ir e para voltar. Perguntei a ele quantos transportes ele utiliza para chegar até seu destino, disse-me: *“Um ônibus até a Estação de Itaquá (Itaquaquecetuba, da Linha 12 – Safira da CPTM), um trem até aqui (Estação Brás), faço baldeação na Estação Tamanduateí (Linha 2 – Verde do Metrô) e volto até a Paulista (Linha 2 – Verde do Metrô)”. Mas eu estranhei as baldeações que ele faz, e ele me explicou: “Na (Estação) Luz é muito cheio e complicado pra você entrar, teria opção de ir até a (Estação) Paraíso, mas é muito cheio também, as duas Linhas (Azul e Amarela), estão superlotadas, já tentei ir várias vezes”. Perguntei se demorava mais, ele disse:*

*Demora mais, aqui eu demoro uns vinte minutos ou mais, mas é mais suave. Lá é muito cheio até para fazer a baldeação de uma linha para outra, tem lá as catracas para você passar, demora uns 20 minutos para você passar pro outro lado pra pegar a Linha Azul, e na Linha Amarela demora, mas um pouco menos.*

Questionei a ele qual era o principal problema da Linha 12 – Safira da CPTM, e ele me respondeu: *“Lotação [...] É assim: eu saio mais cedo e volto até Calmon Viana, pra voltar sentado que é mais suave. Às vezes quebra e fica muito lento”. Perguntei sobre a questão do conforto, ele falou: “Ninguém vê isso, tá todo mundo acostumado, vai assim mesmo, ninguém vê isso”. Por fim, perguntei se teria alguma opinião para melhorar o transporte: “Nunca parei pra pensar nisso não, ninguém tá nem aí, coloco os trens aí quem quiser ir vai, se não espera até embarcar, eles*

*pegam um horário, 11 horas, meio dia, faz uma propaganda e acabou. É assim que funciona”.*

Na Estação Barra Funda, na plataforma de embarque da Estação Júlio Prestes da Linha 7 – Rubi, entrevistei a Jéssica, 22 anos, solteira, consultora de vendas, moradora da Vila Formosa, bairro da zona leste de São Paulo e que trabalha no bairro da Lapa, zona oeste de São Paulo; perguntei a ela quantos transportes ela utiliza, respondeu-me: *“Um ônibus até o metrô (Estação Carrão, Linha 3 – Vermelha), um metrô até a (Estação) Barra Funda (Linha 3 – Vermelha) e um trem até a (Estação) Lapa (Linha 7 – Rubi)”*. Sobre o tempo de deslocamento da sua casa ao trabalho, disse-me: *“Depende, varia de 1 hora e meia a duas horas, quando chego no horário certo [...] Por que geralmente acaba atrasando. Eu tenho que sair de casa no máximo umas 7 da manhã pra chegar umas 9 horas na (Estação) Lapa”*. Disse-me ainda sobre o percurso diário que: *“a pior parte é a volta, aqui na (Estação) Barra Funda à tarde é muito cheio”*. Questionei-a por que a volta na Estação Barra Funda é mais complicada:

*Porque como o metrô sai vazio daqui, as pessoas ficam mais afobadas quando veem o metro vazio, e querem empurrar e correm logo pra sentar, e as vezes se você está na ponta, você tem que entrar no ritmo e correr também, ou você é machucado, pisoteado, então é uma coisa bem difícil. Então vamos supor, se você não quer ir no meio da “muvuca”, quer esperar o pessoal entrar, para esperar o próximo, é complicado também, por que você é empurrado, machucado, é difícil.*

Isso não quer dizer que a ida seja algo tranquilo, achei que pegasse o metrô na Estação Vila Matilde (Linha 3 – Vermelha), mas assim me disse: *“Não, pego no Carrão, como já vem cheio o pessoal vai entrando de pouquinho em pouquinho [...] Demora uns vinte minutos pra embarcar”*. Imaginei se o fato de ela ser mulher poderia ser um complicador nesta situação, ela relatou assim a situação:

*Ninguém respeita ninguém, é mulher, homem, que tiver na ponta ali, se você não for esperto, não deixar a educação um pouco de lado, você não entra e é machucado [...] Já cheguei a perder bolsa, celular. Se você está na porta perto de estações como Sé ou Brás, as pessoas entram e saem da porta muito rápido e com tanta força, se você não segurar bem suas coisas acaba perdendo. Já aconteceu das pessoas saírem tão bruscamente que minha bolsa sai junto e não ver onde foi parar, quando voltei na estação ela não estava mais lá, ninguém viu.*



Diante dessa fala, questionei qual era sua percepção em relação aos transportes coletivos que ela usa cotidianamente; a mesma disse:

*Muito stress, tanto que eu já pedi pra ser transferida por causa disso, é muito estresse, eu trabalho e fico nervosa. Eu fico mais estressada no trajeto do que no trabalho. Já pedi pra ser mudada de região pra evitar o estresse do metrô e do trem. Agora eles tão dando um desconto pra mim, eu não vou ficar passando raiva num metrô, trem cheio, chegar aqui correndo, estressada, nervosa, vou passar o dia mal, não vou conseguir atender os clientes direito. Então vou tranquila, vou esperar o metro vir vazio, pra eu ir tranquila e meu dia fluir bem. Por que se eu estresso de manhã e resto fica mal.*

E continua:

*Acho que o transporte público está bem precário, e a falta de segurança. No metrô tive um problema. Nesta parte do empurra empurra, meu celular caiu no vão. Tive que voltar, chamar um funcionário do metrô, pra tomar as medidas necessárias, só que como era um horário de pico das 6 horas (18h), é um inferno. Aí ele falou que não ia parar agora devido ao horário de pico, “só depois das oito, aí você retira o objeto”. Aí ele perguntou se eu podia esperar. Eu falei assim, olha pra falar a verdade, eu tô o dia inteiro cansada, pra falar a verdade hoje foi um dia de cão, um dia de cão, estressada, e assim vou deixar meus dados e vou embora, mais tarde eu volto ou amanhã de manhã, tudo bem? Ele respondeu “tudo bem”. Não deu tempo nem para eu chegar na estação que eu desço, eles entraram em contato comigo dizendo que um usuário se inclinou na plataforma e pegou meu celular. E imagina minha indignação, se um usuário fez isso, por que um funcionário não poderia ter feito também, resumindo eu vi tudo, me mostraram a filmagem, e infelizmente, fiquei no prejuízo, pessoas me disseram que eu poderia ter recorrendo a isso, processando o metrô. Ah meu, já tô com tanta coisa, problema, o celular é barato, é mais os contatos, essas coisas. O estresse ia ser maior se fosse atrás, resolvi deixar para lá, fiquei chateada o metrô tão cheio, cadê o segurança que não viu o usuário se inclinando na via pra poder pegar objeto?*

Na plataforma de embarque destino Itapevi da Linha 8 – Diamante, entrevistei João Carlos, 57 anos, divorciado, um filho, morador de Itapevi e que trabalha em Osasco. Disse-me que usa “ônibus, metrô e trem” e demora “Uma hora e meia, depende, tem vezes que é mais rápida”. Questionei se ele observava algum problema nos transportes, ele assim me respondeu: “Para mim, não tem problema, trem e metrô é a melhor coisa que tem, tenho a opção do carro mas não é vantajoso, por causa do trânsito [...] da (Estação) Barra Funda até Osasco leva quinze minutos, imagina você fazer esse percurso de carro?”. Perguntei ao entrevistado se ele achava adequadas as condições de transportes na Linha 8 – Diamante da CPTM, ele me respondeu:

*Trabalhei 21 anos na FEPASA, conheço muito disso, os atrasos do trem é consequência do baixo investimento. Eles falam para trocar o trem pelo metrô, na verdade trem e metrô é a mesma coisa, se eles tacarem dormente de concreto, ele vai andar igual o metrô [...] o problema é mais a infraestrutura. Tão colocando os trens novos, os novos são oito carros, transportam menos pessoas, os antigos são doze carros. Eu acredito que o grande problema está no brasileiro, o povo, primeiro, não sabe dar valor ao que ele tem, o trem atrasa eles querem depredar ou tacar fogo, eles não têm noção quanto custa. E outra, quando eles depredam um carro é menos um carro rodando e indo pra manutenção. Então fica sem trem. Tem que investir, o governo deixou a CPTM (antiga FEPASA) de lado, se preocupando mais com as estradas de rodagem.*

Assim, questionei-o sobre o motivo pelo qual muita gente vem pensando ao contrário dele e trocando o transporte coletivo pelo individual; e ele disse: “Acredito que é devido o poder aquisitivo que melhorou, o tipo de propaganda que é feito, as pessoas de um modo geral são muito individualistas. Eu tive carro dos 18 aos 50 anos, peguei até uma época boa que não tinha tanto trânsito, hoje eu não tenho carro, minha mãe tem carro, mas eu não faço nenhuma questão de ter carro”. Nesta mesma linha de raciocínio. Eder, 39 anos, solteiro, assessor de imprensa, morador da de Santo André, sub-região Sudeste da RMSP, pega um ônibus e vai até a Estação Paraíso, Linha 2 - Verde do Metrô, e demora em torno de quarenta minutos, mais uns trinta minutos de ônibus. Perguntei se existia algum problema no percurso que ele realizava, citou assim:

*São dois casos, primeiro é o ônibus que eu venho até aqui, o serviço é muito ruim, desde a forma que o motorista conduz o ônibus, o cobrador atende a população, eles são geralmente mal educados, tem a ver com o fato deles terem um grau de instrução pequeno, por isso aceitam esse tipo de trabalho, eles devem trabalhar muitas horas por dia, o que não é recomendável, e também o ônibus faz um percurso muito grande entre um ponto final e outro, isso faz com que ele demore muito e venha lotado nos horários de pico. E no caso do trem também tem umas esquisitices do tipo de ele tem o percurso que tem que ir muito devagar, não sei o porquê, entre uma estação e outra ele é muito lento, isso atrapalha quem está em cima do horário sobretudo. No metrô não tem nada a reclamar, a linha verde é ótima.*

Questionado se ele via alguma solução, respondeu-me assim: “Não compensa vir de carro, é o transporte público que tem que ser melhorado”. Na mesma estação, entrevistei Luís Carlos, 36 anos, Arquiteto, morador do bairro Cambuci, zona central em São Paulo, e que vai trabalhar na cidade de Santo André. Para ele, também o transporte coletivo é melhor opção, assim justificada:

“geralmente eu ando no contra fluxo, porque a maioria das pessoas na região metropolitana mora nas cidades vizinhas de São Paulo e trabalha na capital, eu faço o contrário, por que eu sou funcionário público, eu sou estatutário pela prefeitura de Santo André”. Inclusive o entrevistado põe em discussão a questão da precariedade dos transportes na RMSP:

*As pessoas costumam reclamar do transporte público de São Paulo, mas eu não acho que seja o pior do Brasil, tem muitas capitais no Brasil que têm transporte público pior que São Paulo, inclusive Rio de Janeiro, Salvador, outras cidades que conheço, Brasília, transporte público é muito ruim, a frota é muito velha. Em São Paulo eu não sinto muito isso, acho que a população que sofre mais com o transporte público em São Paulo, é o pessoal da periferia, principalmente as periferias dentro da capital, a sul e a leste, principalmente a periferia sul, aquele pedaço do Jardim São Luís, Jardim Ângela, Grajaú, o pessoal se aperta bastante, o pessoal costuma ter problemas pra sentar, mas os ônibus mais centrais na cidade de São Paulo, costuma andar vazio. Muito políticos andam falando que o problema de São Paulo é que enquanto falta ônibus na periferia sobram ônibus vazio no centro, o que requer uma reformulação das políticas de transporte público na região metropolitana de São Paulo como um todo, expansão de linha de trem, expansão de linha de metrô, pouco ônibus na periferia e muito no centro.*

No terminal de ônibus Santo Amaro, entrevistei a Alessandra, 25 anos, solteira, sem filhos, moradora de Diadema, cidade da sub-região Sudeste da RMSP, e que trabalha no Centro Empresarial, em Santo Amaro, zona sul de São Paulo, e relata o percurso que faz para chegar ao trabalho: “Pego uma perua (lotação) até o Largo Treze (Santo Amaro), mas hoje eu fiz um caminho diferente, eu peguei uma condução a mais, peguei o (ônibus) Santo Amaro e no trevo da (Av.) Sabará eu peguei o Terminal Santo Amaro e daqui pego outro ônibus”. Eu perguntei qual era o tempo de seu deslocamento, ela disse: “Uma hora, uma hora e meia”. Como no momento da entrevista eram umas 11 horas da manhã, questionei a ela se caso fosse mais cedo demoraria mais ainda, e ela respondeu:

*Se fosse mais cedo demoraria menos [...] Após as 10h, 10 e meia, já é mais trânsito, é horário de pico [...] Onde eu moro não, por que só tem uma entrada e uma saída, na (Av.) Alvarenga os ônibus, os caminhões que não podem andar na marginal, “tão” pegando o caminho por lá, aí sentido Diadema, São Bernardo, “tão” tudo correndo das marginais.*

Perguntei se esse era o principal problema, ela me disse:

*Trânsito, às vezes tem muitos acidentes, aí para né, é geral o trânsito para [...] A gente chega atrasado, muitas vezes nossos superiores não entendem, não aceitam, você se explica, mas é mesma coisa que nada [...] Várias vezes, eles descontam do meu salário, são minutos, mas eles descontam.*

Perguntei se isso afetava o seu trabalho, e ela disse:

*Muito, você já sai estressado, corpo cansado, o dia inteiro falando no telefone, seis horas por dia falando no telefone, você quer chegar cedo em casa, demora e você fica mais estressada, acho que prejudica a saúde, você quer chegar na sua casa quer jantar, comer alguma coisa, descansar, no meio do caminho você não quer comer uma besteira, tem isso também, a saúde prejudica também.*

Doravante, perguntei qual era a sua sensação, assim ela me relatou:

*Um pouco constrangida né, às vezes ele tá vazio, você já tá cansada, quando consegue sentar é uma vitória, agora quando você entra, ainda tem que ficar em pé, eu fico triste, constrangida, por que eu falo “pô, trabalhei o dia inteiro”, às vezes eu posso sentar um pouquinho, porque cansa, eu fico o dia inteiro sentada, mas o corpo cansa muito mais.*

No mesmo dia e ainda no Terminal Santo Amaro, entrevistei o Jacson, 21 anos, solteiro, sem filhos, auxiliar de farmácia e estudante de Engenharia, Morador de Taboão da Serra, sub-região Sudoeste da RMSP, que estava saindo da Faculdade para o trabalho, que é no Jd. Ângela, e cita sua principal dificuldade nos transportes:

*O ônibus e o metrô lotado, a linha do metrô Campo Limpo (Linha 5 – Lilás) e o próprio metrô que pego pro Largo Treze [...] Tá aumentando a população, o metrô continua a mesma coisa [...] geralmente ele já vem cheio do (Estação) Capão (Redondo), aí quando chega o (Estação) Campo Limpo ele enche mais ainda.*

Ele me relatou que nestas condições sente: “Desconforto, muito cheio e quando tá calor é pior ainda, às vezes você sente falta de ar, pouco ar pra muita gente”. E conclui: “Se você pudesse faria diferente. Se eu tivesse meio próprio particular de locomoção eu viria, uma moto, um carro [...] de moto, o tempo é bem menor e mais conforto, poderia “tá” dormindo mais e saindo mais tarde de casa para ir pro trabalho”.

Em uma entrevista sobre esta temática, realizada no Metrô Itaquera, a usuária chamada Taila, de 24 anos, corretora de seguros, moradora do bairro de São Miguel Paulista (extremo da zona leste) e que diariamente vai até o metrô São Joaquim (região central) a trabalho, foi bastante reveladora. Perguntei a ela quantos transportes ela utiliza para chegar no seu trajeto diário, e ela disse-me: *“Pego uma lotação e, como trabalho próximo do Metrô São Joaquim, eu pego o Metrô ou Trem e vou até lá”*. Questionei qual era o trajeto que ela mais utilizava: *“Normalmente eu vou de Metrô, aí quando estou atrasada vou de trem que é um pouquinho mais rápido [...] É por que tem menos paradas”*. Perguntei se era o Trem da Linha 12 – Safira – mais perto da casa dela – e ela disse: *“Não, este aqui mesmo (Linha 11 – Coral)”*. Daí em diante, eu questionei porque ela não pegava o Trem da CPTM da Linha 12 - Safira, teoricamente mais perto da casa dela, que me disse:

*Porque o Trem de São Miguel (Linha 12 - Safira) é inabitável [...] Ele é muito lotado, e as condições do Trem é um pouquinho pior do que o daqui [...] Os trens mesmo, a estrutura dos trens é pior [...] por que o Trem que passa em São Miguel, ele vem de (Estação) Calmon Viana e quando chega em (Estação) São Miguel já “tá” com super lotação.*

O detalhe é que a Estação São Miguel é muito próxima de sua residência, aí eu perguntei a ela se seria melhor caso as condições daquela linha fossem boas, e ela falou assim: *“Seria, por que eu moro a cinco minutos da estação [...] sendo que, pra chegar aqui, demoro meia hora a quarenta minutos”*. Isso porque ela faz o seguinte percurso até a estação Corinthians-Itaquera da Linha 3 – Vermelha: *“De lotação, que vem lotada também. Mas elas vêm mais rápidas do que o ônibus, porque o trajeto dela, ela pega a Radial direto [...] Uns quarentas e cinco minutos, depende do trânsito no centro de Itaquera”*. E do metrô Corinthians-Itaquera para a Estação São Joaquim, perguntei: *“Uns quarenta e cinco minutos até a (Estação) Sé; quarenta a cinquenta minutos, depende do dia, se o metrô não ficar parando. Da (Estação) Sé até a São Joaquim, uns dez minutos no máximo”*.

Seguindo esta linha, a entrevistada a Taila relatou-me como é o dia a dia no Metrô:

*É muito lotado né, eles colocam mais carros pra atender o público, mas não adianta, o carro fica parando muitas vezes. Ontem mesmo eu demorei uma hora e meia, só daqui (Estação Corinthians-Itaquera) até*

a (Estação) Sé, porque os carros paravam, aí eles falavam: “estamos aguardando a movimentação dos carros a frente.

Perguntei se havia algum motivo aparente, e ela relatou-me:

*Não, eles só falam que “estamos aguardando a movimentação do carro a frente”. No dia do acidente mesmo que teve no (Estação) Tatuapé<sup>166</sup> (Linha 3 – Vermelha), eles não falavam que tinha acontecido o acidente, eles falaram que estavam aguardando a movimentação do trem a frente, depois eles começaram a falar problemas técnicos e não falava nada.*

Diante desse relato, perguntei o que ela sentia quando tinha de enfrentar essas condições de transporte diariamente, e ela disse-me assim: “*Mais vontade de trabalhar pra comprar um carro, por que quem depende de transporte público não vive*”. Perguntei se ela tinha alguma solução para esta situação:

*Teoricamente sim, mas eu acho que o governo, o Estado devia melhorar um pouquinho, até pelo número de usuários. Eu prefiro um carro, meu irmão prefere andar de ônibus, metrô, trem, por que ele fala que o custo é mais baixo, eu prefiro até juntar dinheiro, pagar um pouco mais caro e ter um pouco mais de conforto.*

Na Estação Tatuapé da Linha 3 – Vermelha Metrô, justamente no dia da greve do metrô<sup>167</sup>, 23 de maio de 2012, entrevistei Francisco Brandão, 55 anos, Chefe de segurança, que mora no bairro do Tatuapé, zona leste de São Paulo e vai trabalhar no bairro do Morumbi, zona oeste de São Paulo, demora geralmente uma hora para chegar, e critica as condições de transporte do metrô:

*Crítica que eu tenho principalmente da linha vermelha, que eu uso todos os dias, é a superlotação, além da superlotação, a falta de organização deles, a composição até o (Estação) Brás vai parando várias vezes, isso irrita a gente. Seria mais fácil se quando o metrô chegasse na estação o outro sairia de uma vez só e chegaria na estação, daqui do Tatuapé até a Bresser ele para umas cinco, seis vezes [...] (Isso) irrita todo mundo, você vê o metrô lotado, essas paradinhas constantes vai deixando as pessoas irritadas, além de você estar comprimido, espremido no metrô, essas paradinhas, essas freadas bruscas que eles dão, empurrando as pessoas uma em cima das outras é um absurdo.*

---

<sup>166</sup> Vimos no capítulo 3.

<sup>167</sup> <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/1094390-com-greve-no-metro-sp-tem-recorde-no-transito-e-protestos.shtml>. Acessado em 21/11/2013.

Questionei se ele observava com frequência essas irritações nos usuários da Linha 3 - Vermelha, e ele disse-me:

*Várias vezes, inclusive até pessoas passando mal, com mal estar, principalmente, mulheres, grávidas as vezes, essas paradinhas constantes, muito abafado, tudo apertado, aí gera uma revolta de todos que estão em volta, pessoas passando mal até chegar uma outra estação pra ser socorrida [...] Moro no Tatuapé há quarenta anos, sempre usei essa linha, só que de uns dois, três anos pra cá está ficando pior, tá certo que a zona leste é a parte mais populosa da cidade, pelo fato de ser mais populosa acho que deveria ter um melhor transporte público [...] Eu acredito que não estou vendo uma luz no fim do túnel não, principalmente com essa construção do campo do Corinthians e essa Copa que vai vir aí, como é que vai ser isso, eu acredito que vai ser o caos. Nós estamos fadados a ter um grande vexame nesta Copa do Mundo, justamente pelo transporte público, não tem para todos que mora aqui, imagina pra quem vem de fora.*

Neste mesmo dia, como o metrô estava em greve, decidi ir até a Radial Leste – que vai beirando o metrô até praticamente o centro de São Paulo; neste percurso encontrei uma situação caótica, como não poderia deixar de ser: congestionamento visivelmente acima da média, filas de ônibus com muita gente esperando. Uma dessas pessoas era a senhora Maria Celeste, 52 anos, vendedora, que estava esperando um ônibus e aproveitei, neste meio tempo, para entrevistá-la. Ela me disse que saía do Jardim Romano, extremo da zona leste de São Paulo, e trabalhava no centro de São Paulo. Perguntei quanto tempo demoraria normalmente para chegar ao trabalho, ela me respondeu:

*Quando eu venho de trem eu levo duas horas de viagem. Hoje (dia da greve) eu saí seis horas e cheguei agora, vai dar dez horas”. Questionei-a sobre como havia conseguido chegar até a Estação Tatuapé, e ela falou-me: “Foi terrível, os ônibus vinha pingando, muito lotado, foi horrível [...] Ele (o ônibus) de lá pega a Avenida São Miguel e demorou uma eternidade pra chegar até aqui.*

A senhora Maria Celeste pega este transporte há cinco anos, desde quando mudou para o bairro Jd. Romano, e reclama:

*Acho horrível, tanto faz o trem, como metrô, como o ônibus, como tudo [...] é muito cheio, só que assim chega mais rápido de trem né, quando chega no (Estação) Brás, eu pego o Metrô até a (Estação) Sé, que é aquele inferno. Aí depois é a mesma coisa, a volta. Às vezes saio do serviço cinco e meia (17h30), chego em casa sete e meia (19h30), oito horas (20h00)”.*

Na sequência, perguntei onde ela morava antes, assim me disse: *“Morava na Mooca, mas eu pagava aluguel, aí saiu minha casa pra lá”*. Questionei onde ela trabalhava quando morava na Mooca, e ela respondeu: *“Trabalhava na Mooca mesmo, era muito mais fácil. E quando aconteciam esses negócios eu ia a pé”*.

Como sabia dos históricos dos problemas do bairro sobre as enchentes<sup>168</sup>, acabei perguntando se ela já teve problemas relacionados a isso, ela me falou: *“Sim, tive problemas, a água tava assim na cintura”*. “Neste ano?”, perguntei, e ela respondeu: *“Graças a Deus não, pelo menos isso”*. Perguntei se no ocorrido ela tinha perdido bens materiais, e ela respondeu: *“Não porque eu moro nos predinhos da Caixa. A dificuldade era entrar e sair. A gente chegava do serviço sujo, tinha que tomar banho pra ir e vir trabalhar”*. Perguntei por quanto tempo ela passou por essa situação: *“Uns seis meses, a gente entrava com os bombeiros, e quando eles não “tava” na região atendendo [...] tinha dias que a água vinha na cintura. Eu tinha que levar a roupa pro serviço, e depois eles fizeram uma ponte que a gente saia do colégio e saia lá na frente, que não enchia”*.

Aí eu perguntei qual é o principal problema do bairro, e mesmo depois do relato acima, ela respondeu assim:

*Hoje, pra mim, o pior é a condução, por que assim, você sabe que todo lugar tem violência, mas eu saio de manhã e chego à noite, não tenho tempo nem de ir pra rua, a não ser que eu vá comprar alguma coisa, o difícil mesmo é o transporte, se eu não me engano só têm seis linhas de ônibus até aqui, então quando um chega, o outro sai daqui e leva todo esse percurso.*

E continua: *“Eu até falei para meu marido, se Deus ajudar e a gente conseguir quitar a casa, ou a gente voltava para cá na civilização ou ia embora para o nosso lugar (Belém do Pará)”*. Aí perguntei: “por que civilização?”, e ela me disse:

*Porque pra cá tem mais ônibus, tem mais meio, porque pra lá não tem trabalho, não adianta, então a gente tem que trabalhar pra cá, morar pra lá é mais sofrimento, né. Lá consegui a casa própria pagando com muito sacrifício. A gente faz esses sacrifícios por causa das nossas dívidas, né?*

---

<sup>168</sup> <http://blogs.estadao.com.br/olhar-sobre-o-mundo/jardim-romano-cidadania-encharcada/>. Acessado em 21/11/2013.



#### 4.4. Ilusões perdidas nos transportes individuais

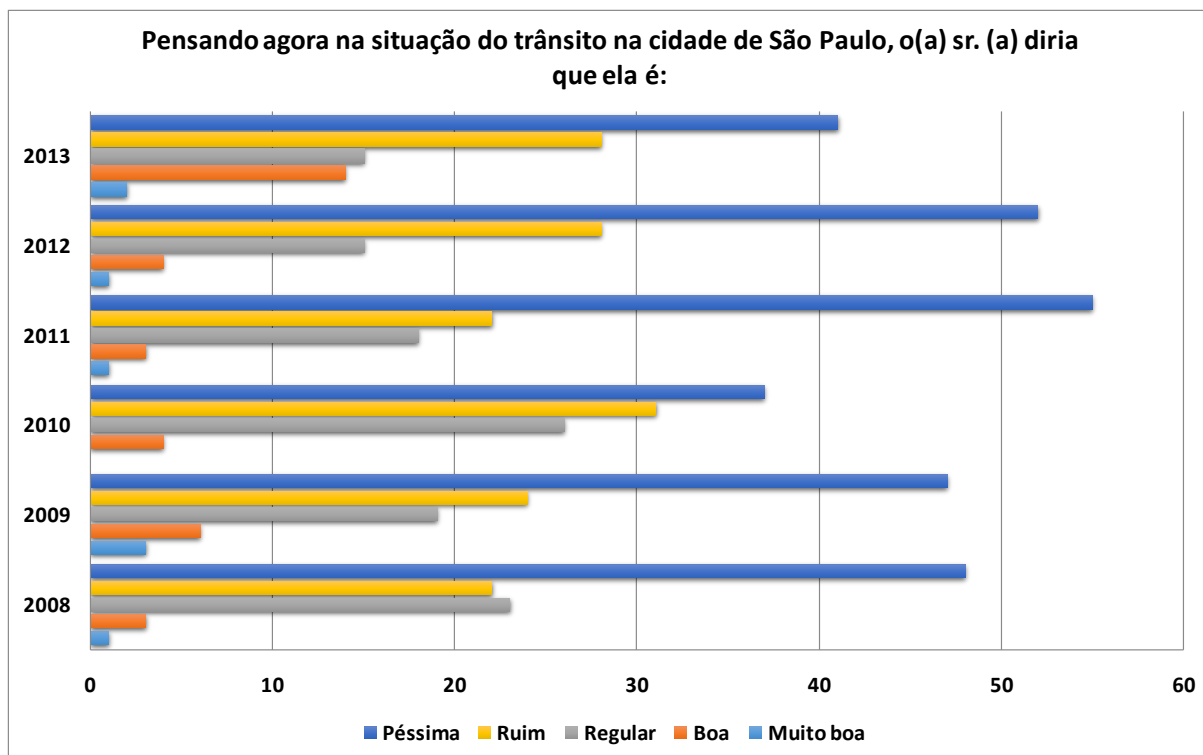
O século XX assombrou os homens com a possibilidade da circulação motorizada individual. As possibilidades eram infinitas para aqueles que possuíam os automóveis. Conquistar o espaço, a liberdade, a velocidade, enfim, bastava apenas comprar um automóvel. Não foram poucos aqueles que correram atrás desse sonho. Doravante, em decorrência de sua crescente massificação, as ruas já não davam mais conta de comportar esses veículos, viraram avenidas, de avenidas transformaram-se em vias expressas, túneis e pontes, cortando e recortando o espaço da cidade, até que a cidade parou. O ponteiro dos automóveis que marca 220 km/h, em muitas vezes não mais ultrapassa 10% de sua capacidade. Ilusões perdidas dos motoristas, seu sonho era só uma mercadoria e como tal era vendida a quem pudesse pagar, sem distinção, sem ética ou culpa<sup>169</sup>. Desse sonho, os motoristas acordam ao som das buzinas, dos alaridos em geral, veem-se em um asfalto farto de carros, em horas preciosas perdidas no trânsito, no sufoco da lida cotidiana, desolam-se numa vida miserável atrás do volante.

Segunda a Pesquisa Dia Mundial Sem Carro (Ibope, 2013), verifica-se que, no período de 2008 a 2012, a situação do trânsito na cidade de São Paulo, considerada como péssima, passou de 48% para 52%. Porém, em 2013, foi percebida uma melhora para 41%. Já em relação à situação do trânsito na cidade de São Paulo, considerada como boa, passou de 2008 para 2012, de 3% para 4% e elevando para 14%, em 2013. Ou seja, ao que parece, em 2013, traduziu-se uma modesta melhora; porém, somando os que consideram o trânsito como ruim e péssimo, chegou-se a quase 70%. Não por acaso que outra pesquisa promovida

---

<sup>169</sup> Assim como o jovem poeta Lucien Chardon, que sonhava em ser escritor na inspiradora Paris do século XIX, filho de pai plebeu e mãe aristocrata, depois de tentar inutilmente se impor como poeta na “alta sociedade”, descobre que, para conseguir viver precisaria abraçar o jornalismo e se impor no mundo das letras com a falta de escrúpulos como a única possibilidade de sucesso rápido para um jornalista ambicioso. Aos poucos Lucien se desilude quanto à probabilidade de o verdadeiro talento ter sucesso no mundo literário. Ele é obrigado a aceitar o fato brutal de que aonde quer que vá o que dinheiro e a intriga é o que conta (HUNT, 2011, p.11-20), isto é, o seu sonho de publicação não era mais nada do que uma relação de mercado, seu livro era somente uma mera mercadoria.

pelo Ipespe denota que trânsito é motivo de infelicidade entre 58% dos paulistanos<sup>170</sup>.



**Gráfico 50 – Pensando agora na situação do trânsito na cidade de São Paulo, o (a) Sr. diria que ela é:**

Fonte: Ibope, 2013/ Org. Ricardo B. Silva

Com base em entrevistas qualitativas aos usuários dos transportes individuais, é possível refletir sobre as condições acerca da mobilidade cotidiana de milhares de pessoas que estão engarrafadas no trânsito nos seus automóveis ou que se arriscam em suas motocicletas. Para a maioria dos motoristas de automóveis entrevistados, a escolha desse modal deve-se à questão da comodidade. Lucimara, 27 anos, psicóloga, solteira, sem filhos, faz o percurso diário da sua casa na região de Interlagos para o trabalho nas proximidades da Av. Luís Carlos Berrini, no bairro do Brooklin. Perguntei quanto tempo ela gastava neste percurso: “*Depende. Às vezes uma hora, às vezes uma hora e meia, às vezes quarenta minutos. Depende do trânsito. Hoje eu gastei uma hora*”. Na sequência, ela relata os motivos que a fizeram a utilizar o automóvel:

<sup>170</sup> [http://www.ipespe.org.br/uploads/estudos/Em\\_dois\\_anos.pdf](http://www.ipespe.org.br/uploads/estudos/Em_dois_anos.pdf). ultimo acesso em 19/06/2014.

*A super lotação, a falta de educação das pessoas, às vezes ter que carregar o meu notebook [...] O automóvel, a facilidade, a comodidade, eu percebo que o tempo gasto entre trem e automóvel é parecido, porque você espera muito tempo na estação, então é o tempo que você já está no trânsito”.*

Robson, 40 anos, contador, conclui que *“É que de carro me dá mais comodidade, às vezes eu tenho que sair de um lugar e ir para o outro rápido, então eu estando de carro é mais fácil”*. Para Marcelo, 27 anos, auditor, morador de Guarulhos, sub-região Sudeste da RMSP, que vai trabalhar até a Av. Paulista, perguntado sobre o tempo de deslocamento, disse-me: *“Eu levo em torno de uma hora, uma hora e quinze”*. Questionado sobre as razões pelas quais escolheu o automóvel como meio de transporte, disse-me:

*Primeiro que o ônibus, geralmente passa apenas um ônibus, que é o mais rápido, para vir para cá, e ele demora em torno de 45 minutos, mais o tempo de espera, isso tudo se calcular dá mais ou menos uma hora, fora o metrô, que quando eu pego, pego no Tietê e infelizmente lá acabou superlotando, então você acaba perdendo um pouco de tempo, só na espera, ficar parado ali no lugar. Quando você fica parado acredito que seja uma perda de tempo, entre outras coisas, você poderia estar fazendo outras coisas nisso, então o carro acaba sendo um meio mais rápido e mais ágil, e você não depende de um horário programado, fixo, no caso de ônibus.*

E continuou: *“Outra razão é a mobilidade, que eu posso, dependendo do trajeto que eu vá fazer, eu posso gastar muito menos com o automóvel do que se eu pegar um ônibus ou um metrô”*. Nesta linha de raciocínio, Juliana, 33 anos, trabalha com seguros, fazendo o percurso diário da zona leste de São Paulo até o bairro da Jabaquara, zona sul de São Paulo. Perguntei quanto tempo ela levava neste deslocamento: *“depende do trânsito, uns quarenta minutos mais ou menos a uma hora, depende do dia”*. Questionei se sempre fazia aquele percurso de automóvel, e ela me disse:

*Não, eu fazia ele de metrô, só que aí o metrô ficou muito cheio, aí eu decidi a começar a ir de carro [...] De metrô, eu demoraria quase o mesmo tempo, mas só que tem a “muvuca” do metrô né? E aí por conta disso, ter que trabalhar de social, de salto, é meio que impraticável fazer linha vermelha e azul de manhã por exemplo ou à tarde, aí eu optei pelo conforto do carro.*

Depois dessa fala, perguntei se ela estava satisfeita com a troca, e ela me respondeu assim: *“Sim, eu demoro mais ou menos o mesmo tempo, tenho a vantagem dos dias que o trânsito está melhor e é mais rápido e o conforto de estar*

*tranquila dentro do carro em vez de estar na “muvuca” de dez mil pessoas te empurrando, mexendo na sua bolsa”*. Para o Robson, 40 anos, contador, perguntei a este porque ele também elegeu o automóvel como meio de deslocamento:

*Ah, mais pela praticidade, não tem horário fixo, então eu chego, não tem horário para chegar e não tenho horário para sair. Então é mais fácil que depender da condução pública [...] É que de carro me dá mais comodidade, às vezes eu tenho que sair de um lugar ir para o outro rápido, então eu estando de carro é mais fácil.*

Neste ponto, a Barbara, 29 anos casada, 1 filho, empresária, mora no bairro Guilhermina Esperança, zona leste de São Paulo, e vai trabalhar nos Jardins, região central de São Paulo. Ela me disse que usa o automóvel todos os dias. Perguntei a ela qual o principal motivo dessa utilização: *“Mais para o trabalho, lazer a gente não tem muito tempo, mais para o trabalho, todos os dias de manhã”* – o que reflete os dados expostos anteriormente. Questionado quanto tempo ela leva neste deslocamento, disse: *“De carro, levo 45, 50 minutos, dependendo do horário [...] Dependendo do horário. Se for em horário de pico, fica mais difícil, uma hora, uma hora e meia”*.

Neste momento da entrevista, decidi perguntar se ela usaria o transporte coletivo, ela expressou-se dessa forma:

*Já usei muito o transporte coletivo, muito mesmo, hoje inclusive com a implantação das faixas exclusivas de ônibus, eu tenho pensado em voltar a usar o transporte coletivo, porque eu sou ambientalista também, acho que é interessante a utilização do transporte coletivo, está mais rápido inclusive que andar de carro, tenho pensado em voltar a usar.*

Perguntei por que ela havia deixado de usar o transporte coletivo, e ela me disse: *“Pela dificuldade, é muita gente, o transporte fica muito cheio, as pessoas não têm educação, a gente acaba se atrasando também, porque o metrô dá problema, para, o ônibus não passa, você não consegue entrar, mais por essas questões mesmo”*.

O uso do automóvel torna-se uma verdadeira prática socioespacial, tanto que é muito comum a intensa utilização deste nos mais diversos deslocamentos cotidianos das pessoas. É assim que Edmilson, 61 anos, aposentado, reflete: *“Hoje não, hoje a pessoa sai para comprar o pão na padaria vai com o carro”*. Não por

acaso, foi muito comum observar nestas entrevistas que o principal problema para os motoristas de automóvel é o congestionamento. Para Edmilson “O maior problema é o excesso de veículos, não existe outro. Excesso de veículos e poucas ... não houve investimentos em vias, aumentou muito o número de veículos e não se fez muita coisa”.

Para Marcelo, “trânsito. Acho que só o trânsito. Seria às vezes você pegar o carro e fazer o trajeto, dependendo se tem um acidente ou uma obra, você acaba travando, ficando uma hora no trânsito, coisa que se pegasse o metrô você andaria, você tem um tempo fixo”. Para Fúlvia, 57 anos, psicóloga, o principal problema é “trânsito e a amolação da gente ficar estressada tendo que dirigir [...] porque eu acho um stress dirigir nessa cidade de São Paulo, correndo risco de ser assaltada, correndo vários outros riscos que são piores”.

Nesta condição, Lucimara cita suas estratégias para evitar os congestionamentos: “Às vezes sim, quando eu tenho essa oportunidade de sair um pouco mais tarde ou de casa ou do trabalho eu utilizo essa estratégia”. Para enfrentar esse problema, alguns motoristas relataram algumas estratégias, entre elas Marcelo esclarece: “Rotas alternativas ou ... esperar. Se tem algum ponto, mas esse ponto tem uma rota alternativa eu vou pegar a rota alternativa, caso contrário é esperar”. Antônio assim nos relata sobre o assunto

*Às vezes tento cortar, todo mundo tem a mesma ideia, às vezes dá certo, às vezes não. Às vezes quando estou parado até tento cortar, pegar outro caminho, aí também está parado, pego o segundo também está parado, eu falo “ah, relaxa, tem que esperar mesmo”. É que assim, como eu acabo às vezes indo mais cedo e voltando mais tarde, não pego tanto trânsito, só se no meio do dia se tiver que sair para algum lugar é complicado.*

Ariane, 26 anos, analista de compras, vem de Diadema, sub-região sudeste da RMSP, até a região da Av. Luís Carlos Berrini. Ela gasta “em torno de uma hora e meia, duas horas. Às vezes eu levo duas horas e meia, dependendo do trânsito. Em dias comuns, mas às vezes venho trabalhar em feriado, final de semana, aí o trânsito é muito bom e é muito rápido, levo em torno de quinze minutos”. Questionada sobre sensação de ficar parada no trânsito, ela disse: “Sensação de ódio mesmo. Ainda bem que hoje existem os smart phones, dá para entrar na internet, passando o tempo, é isso. Eu já estou acostumada há muito tempo já, aí você acaba acostumando”.

Marcelo, 27 anos, auditor, é consciente e fala-me a este respeito: *“Impotência. Não tem muito o que fazer. Sei que estou contribuindo para o trânsito, eu sou mais um no trânsito”*. Mas os motoristas reconhecem uma série de problemas relacionados à utilização do automóvel. Ainda segundo Marcelo, sobre a questão dos custos, diz: *“Levando em consideração todo o custo, não é tão rentável. Você tem que fazer manutenção, você tem os custos de gasolina, você tem vários custos embutidos no automóvel, mas pela flexibilidade que ele dá, o custo-benefício é muito maior”*. Ariane, cita o problema dos estacionamentos: *“esses estacionamentos são um absurdo de caro, a gasolina que eu gasto também por semana, não é nada vantajoso”*. Marcela, 29 anos, assessora comercial, vai neste sentido também: *“E estacionamento é caro, e na rua eles roubam e não tem vaga para Zona Azul”*. Mas mesmo assim, Lucimara diz que prefere usar seu automóvel: *“É, eu prefiro, mesmo sendo 350,00 por mês eu prefiro arcar com esse custo (estacionamento) e ter mais comodidade. Se eu sair tarde não pego um trem lotado, pego o carro vazio que é só eu, escuto minha música, assisto um DVD”*.

Além desses, outros problemas relacionados foram elencados, especialmente no que se refere aos conflitos no trânsito. Marco Antônio, 39 anos, administrador, relata-nos que *“o trânsito eu acho tem muita deficiência, os próprios motoristas que não dão seta”*. Na sequência, este nos expõe o problema dos conflitos com os motociclistas:

*É, além disso também tem a situação dos motoqueiros, que também são mal educados, não todos, mas tem bastante que são mal educados. A gente tem que tomar cuidado porque eles passam por cima, buzina, atrapalham o trânsito, aquela faixa do meio é horrível para eles circularem, é um conflito muito grande entre motoristas e motoqueiros.*

Para Edmilson, esse é um problema cultural que se reflete no fato de que o motorista se considera o legítimo proprietário do espaço viário, onde a posse do automóvel confere a este um *status* de poder, gerando, doravante, os mais diversos conflitos entre os agentes no trânsito:

*o motorista, ele é um ser pré-histórico, o ser humano, é aquele efeito da turba, o camarada sozinho ele é pacato, ele está numa multidão, ele vira um assassino, o motorista é a mesma coisa, ele é uma pessoa pacata, entrou no carro é como se ele estivesse de posse de uma metralhadora, quer atropelar todo mundo, que saia da frente, ele tem a prioridade em tudo, porque o carro*

*ainda é símbolo de poder, né? 'Eu tenho um carro eu posso tudo', ele esquece a pessoa que está atravessando a faixa, esquece de ceder o lugar para o outro que precisa fazer uma manobra, é pré-histórico o motorista.*

Já em relação aos motociclistas, as entrevistas demonstraram que a escolha baseava-se na questão da agilidade e dos custos. Elimari, 28 anos, analista financeiro, sai de São Bernardo do Campo, sub-região Sudeste da RMSP, até a região da Av. Paulista. Questionado em quanto tempo ela gasta para fazer este deslocamento, disse-me: “De lá até aqui? das sete e quinze até as oito, oito e dez, em média 50 minutos no máximo”. Perguntei por que ela escolheu a motocicleta como meio de transporte, e ela respondeu: *“Pela agilidade, porque pelo ônibus, teria que pegar o ônibus de São Bernardo até o Sacomã, e do Sacomã para chegar até aqui, e o ônibus de São Bernardo é sem condições, como eu tenho a moto, eu acho mais fácil vir direto de lá para cá, aí pelo menos não pego tanto trânsito”*.

Mas Elimari não era a única motociclista mulher entrevistada, conversei também com Ariene, 25 anos, estatística e perguntei se era comum as mulheres conduzirem motocicletas, ela respondeu: *“Não, não é muito comum”*. Na sequência questionei se ela havia se habituado bem, e disse-me: *“Habituei, é o jeito que me resta hoje, por enquanto”*. Quis saber mais e ela continuou: *“Justamente, pelo fato do tempo, para chegar no meu trabalho hoje, se fosse de metrô/trem, teria que pegar mais um ônibus ou uma vanzinha, demoraria em torno de 1 hora e vinte 1 hora e meia, e de moto eu faço em 25 minutos”*.

Assim confirmado por Flávio, 28 anos, analista de sistemas, também morador de São Bernardo do Campo, e que trabalha na região da Av. Paulista, disse-me que leva em torno de 40 a 50 minutos, por isso decidiu usar a motocicleta como meio de transporte: *“tempo de demora para chegar aqui no local de trabalho, e o transporte público também que é muito lotado. Se eu vir de transporte público, ônibus, metrô e trem, demoro duas horas para chegar”*. Edilson, 36 anos, assistente de contabilidade, morador da zona sul de São Paulo e que trabalha na região da Av. Paulista, decidiu usar a motocicleta para trabalhar por este motivo: *“devido à mobilidade, é mais rápido, o transporte público é meio complicado, você nunca tem um horário certo para passar, sempre atrasa, às vezes tem imprevisto, e a moto não, a moto é mais tranquilo”*. E continua: *“Agilidade, não deixa a desejar, você consegue chegar no horário, de ônibus, transporte público em geral você não consegue”*.

Euclides, 33 anos, motorista de automóvel, morador do Jd. Ângela, zona sul de São Paulo, que trabalha na região da Av. Paulista, disse-me que demora em média 25 minutos, e escolheu a motocicleta por esta razão: *“Pela situação que está hoje em dia o transporte, sou mais vir de moto, né, meu, precário, né? [...] O trânsito, e fora o transporte coletivo, sempre está lotado, quando passa lá para entrar é uma briga”*. Para o André, 27 anos, advogado, morador do bairro do Ipiranga, bairro da zona sul de São Paulo, e vai trabalhar até a região da Av. Paulista, questionei o motivo que o fizera escolher a motocicleta como meio de transporte cotidiano: *“porque não aguento mais dirigir carro nesse trânsito de São Paulo, o carro fica pegando pó na garagem”*. André relatou-me que mora muito próximo à Estação Sacomã, da Linha 2 (Verde) do Metrô, mas mesmo assim prefere ir de motocicleta:

*Primeiro eu usava transporte público, até porque eu não tinha idade para dirigir, quando eu fiz 18 anos consegui comprar um carro e ia trabalhar com ele, fiquei trabalhando com ele até meus 23 anos mais ou menos, e aí chegou num ponto que eu não aguentava mais o trânsito e aí decidi comprar a moto, não tinha nem carta quando comprei a moto na verdade, primeiro eu comprei a moto e depois fui tirar a carta...*

Questionei se o carro não seria mais confortável e se isso não influenciaria a sua escolha, e ele assim me disse: *“Sim, em termos de conforto é, mas com a moto eu demoro 15 para vir e com carro é uma hora, quer dizer, eu posso dormir 45 minutos a mais por dia”*. Seguindo esta linha de raciocínio, Rodrigo, 28, *back-office* de cobrança, mora no bairro de São Miguel Paulista, zona leste de São Paulo, e trabalha na região da Av. Paulista; perguntei quanto tempo ele levava da sua casa até o trabalho e ele disse assim: *“De moto, demoro meia hora. Meia hora de deslocamento, porque é razoavelmente longe, né? É longe, 35 quilômetros”*. Daí eu questionei qual teria sido do motivo da escolha da motocicleta para fazer os seus deslocamentos diários, o qual me relatou:

*Comodidade, tempo, tudo isso, mais a comodidade, eu odeio andar de metrô [...] Eu andei muito pouco de metrô, quando eu comecei a trabalhar, tipo o que, menos de um ano, seis meses de trabalho já comprei a moto e nunca mais andei de metrô [...] Porque é muito cheio, muito demorado, sempre dá problema, nesse tempo que eu utilizei, não sei se agora está melhor, mas só vejo o pessoal reclamando, não vejo agilidade, sempre vejo o pessoal reclamando que está cheio, que travou, que parou, enfim.*



Perguntei a ele se ele percebia que o seu tempo de deslocamento era realmente muito menor do que os colegas de trabalho; doravante, expôs esta situação:

*Percebo que tem um amigo que mora na mesma rua que eu, e vem trabalhar de metrô, eu vou para a academia, faço meu exercício, na hora que eu volto, muitas vezes encontro ele chegando em casa, e ele sai do trabalho no mesmo horário que o meu [...] Provavelmente ele vai dormir, e eu já fiz outras coisas, fiz uma academia ou alguma coisa em casa, então utilizo muito melhor meu tempo do que ele.*

Para Yuri, 28 anos, coordenador de e-commerce, morador do Horto Florestal, zona norte de São Paulo e que trabalha também na região da Av. Paulista, disse-me que leva de meia hora a 40 minutos para realizar seus deslocamentos diariamente de sua casa até o trabalho. E nesta linha de raciocínio, reflete:

*Acho que hoje o paulistano, dependendo de onde ele mora e de onde ele trabalha, ele não tem muita vida social, meu irmão é um caso, tem esse caso na família dele, ele não consegue ver os filhos dele, por exemplo, ele acorda, sai muito cedo, para ir trabalhar, o filho dele está dormindo e chega muito tarde também, os filhos estão quase dormindo, ele não tem oportunidade de chegar em casa mais cedo, poder brincar com o filho dele, poder fazer uma lição de casa, enfim, curtir a família*

Em relação aos custos, Yuri, assim relatou:

*pelo custo, bem mais barato de manutenção, utilização da moto, gastos da moto com gasolina, com outras coisas e também pelo trânsito [...] o combustível, né, que você gasta na semana, eu encho o tanque da minha moto uma vez por semana, eu gasto 30 reais, para encher o tanque de um carro é 100 reais.*

Para Flávio, o baixo custo também é um fator atrativo:

*Não pago estacionamento, deixo na rua, mas de carro eu ia gastar só em combustível em torno de 400 (reais), porque você fica mais parado no trânsito, então o consumo é maior. Fora o estacionamento, porque aqui na Paulista é em torno de 30 reais o dia, então vai chegar em média em torno de 700 reais/mês vindo de carro.*

Segundo Rogério, 20 anos, desempregado, morador do bairro de Cocaia, extremo da zona sul de São Paulo, até Vila Mariana, zona sul, disse-me que demora entre 40 e 50 minutos; já se viesse de transporte coletivo levaria em torno de 2

horas. Para este, a motocicleta é fundamental, pois é: “*menos custo, com 30 reais você enche o tanque. Carro você anda em torno de dois dias, um dia, moto não, você anda uma semana. Então é menos custo para o brasileiro que está com um salário mínimo muito baixo da sua capacidade*”. Nader, 26 anos, morador de Cotia, sub-região Oeste da RMSP, e na região da Av. Paulista, sobre este assunto, diz categórico:

*A moto é praticamente incomparável. De moto eu não tenho custo quase nenhum, o que eu gastaria de transporte público é o que eu gasto na moto com gasolina e a manutenção básica, e ela me traz em meia hora para cá, coisa que de qualquer transporte público, mesmo sem trânsito, por mais rápido que seja, eu demoro uma hora e meia, duas horas.*

Porém para André, o custo não é contabilizado na sua totalidade, pois:

*Então, eu já me envolvi uma vez num acidente, de um cara que mudou de pista sem dar seta, que é a principal causa de acidente aqui em São Paulo, só que eu não estava muito rápido, então deu uma ralada no joelho e tal, mas não aconteceu nada demais. Agora, é claro, é tudo proporcional, a moto você não tem o para-choque, você não tem o teto, não tem um cinto de segurança, o importante para quem anda de moto é andar com equipamento, então você tem ali jaquetas que te protegem, você tem capacete, você tem luva, tem bota, enfim, você tem vários equipamentos que ajudam a absorver o impacto na hora do acidente. Infelizmente, a maioria das pessoas não usa, porque é caro, equipamento para motocicleta, uma jaqueta com proteção não sai por menos de 400 reais, uma bota 300 reais, uma calça 500 reais, e um capacete bom fica mais de 700 reais, quer dizer, a pessoa tem moto porque é mais barato que carro e não tem como arcar com os equipamentos de proteção. Então, a pessoa, qualquer coisa ela se machuca, por isso que tem tanta gente se machucando, tem cara que anda de calça jeans, tem cara que anda de camiseta, um capacete de 70 reais que ele comprou em qualquer lugar, mas não protege, não adianta, eles colocam capacete para atender a legislação, não estão pensando na segurança*

E é neste sentido em que há maior preocupação por grande parte dos usuários da motocicleta como meio de transporte, já que a maioria cita a questão dos riscos dos acidentes de trânsito como o principal problema. Para Flávio, o problema aparece assim: “*moto é muito arriscado, se você sofrer um acidente, tenho colegas que sofreram acidente, você fica um pouco, dependendo do acidente você vai ficar inválido, então esse é um risco, entendeu? Um risco muito grande*”. Para Elimari, “*risco de acidente é muito maior, porque aqui em São Paulo infelizmente as pessoas não respeitam o motociclista, então eu acho é mais isso mesmo e em dias de chuva, que você fica mais exposto, é só*”.

Alguns me relataram que tomam algumas precauções para evitar os acidentes. Rodrigo diz que em 12 anos pilotando motocicleta nunca sofreu nenhum acidente, e afirma:

*Eu sou um cara que sou muito consciente no trânsito, então assim, isso ajuda bastante, porque tem pessoas que pegam a moto, acham que o negócio é uma arma, sai que nem louco, eu não, eu tenho consciência que qualquer queda eu vou me prejudicar, tanto no trabalho, porque trabalho com comissão, tanto o prejuízo, enfim, então eu prefiro andar mais, um pouco mais tranquilo, ter a comodidade de chegar seguro e tal, do que acelerar, vou gastar mais de gasolina e me acidental feio, então prefiro andar mais tranquilo*

Outros, como a Elimari, tomam essas medidas: “*Eu procuro sair de casa um pouquinho mais cedo, não deixo para sair muito em cima da hora para também não correr o risco de ter que vir correndo, e cuidado, tomar muito cuidado na hora que precisar pegar um corredor, é atenção*”. Mas outros desejam um dia deixar a motocicleta, tal como o Flávio: “*Sim, com certeza eu penso. Já fiz algumas vezes planejamento de vir, largar a moto, comprar o carro e deixar no metrô Sacomã que é o mais perto para mim, mas, aí em virtude dos gastos mesmo, não tenho condições*”.

Ou seja, para boa parte dos entrevistados, a motocicleta é fundamental pelo tempo de deslocamento e custos dispendidos ao longo do mês. É neste sentido que, se o transporte coletivo fosse mais eficiente e acessível, boa parte desses motociclistas passaria a utilizá-lo, assim expresso nas palavras de Yuri:

*Pelo transporte público hoje se fosse melhor, até se eu morasse em locais que tivesse metrô perto, se eu morasse perto do metrô ou trabalhasse perto do metrô, eu acho que eu utilizaria o metrô, mas hoje a região onde eu moro tem que pegar ônibus para chegar até o metrô, e o ônibus hoje é complicado, e pelo carro, se melhorasse mais o trânsito acho que eu trocava sim porque às vezes na chuva é complicado andar de moto, tem que colocar capa de chuva, é mais arriscado, mais perigoso, na chuva... e fora o risco também, mas às vezes eu vejo, eu paro no farol e olho para o lado, tem uma pessoa dentro de um carro gigante, nossa, quanto espaço que está perdendo, se tivesse quatro pessoas dentro do carro ou se aquela pessoa tivesse numa moto, ou transporte público. Mas transporte público em São Paulo é realmente horrível, mas eu vejo o quanto espaço ocupa para uma pessoa que está indo trabalhar.*

Ou seja, a escolha das pessoas pelos automóveis aparece, geralmente, ligada a comodidade, que mesmo com os altos custos a sua utilização, a precariedade das condições dos transportes coletivos, induz sua permanência. Já a

escolha das pessoas pelas motocicletas relaciona-se, na maioria das vezes, a agilidade e baixo custo econômico, atraindo não apenas a classe trabalhadora como profissionais liberais, inclusive, as mulheres. É neste diapasão que a tendência de generalização da mobilidade precária propala-se e insiste em constranger as pessoas em tempo, dinheiro e saúde, e parece afetar de alguma forma a totalidade da sociedade que vive em São Paulo, quer nas questões ligadas ao transporte individual, quer nas questões relacionadas ao transporte coletivo, tornando o problema da mobilidade de exceção a regra.

## 5.1. Capítulo – Mobilidade como Vulnerabilidade

### 5.1. Angústia no Trânsito: existência e dramas urbanos

É nesta tensão contemporânea que a noção de crise da mobilidade urbana se exaspera em São Paulo. Esse processo torna-se mais agudo a partir da década de 90, devido ao estabelecimento do modelo autoviário, através da popularização do automóvel e a ampliação da utilização das motocicletas, dinamizada pelo aumento do crédito e facilidades de financiamento desses veículos. Doravante, parece que esse processo vem colocando em outro patamar a questão dos congestionamentos, do péssimo transporte coletivo e elevação dos conflitos instaurados no trânsito paulistano.

É nesta ordem de considerações que a mobilidade precária de exceção parece tornar-se regra e, no limite, vem colocando em xeque a possibilidade de uma vida urbana plena para seus cidadãos, onde a mobilidade mais do que um recurso apareceria como um bem, um direito inalienável como qualquer outra importante dimensão da vida humana.

Mas a crise da mobilidade urbana não se restringe à questão dos prejuízos econômicos, da perda de tempo, nem mesmo se restringe aos conflitos e acidentes no trânsito; aponta, também, para questões existenciais do ser. Isso porque, num mundo moderno, para Benjamin, onde “o homem de hoje não cultiva o que não pode ser abreviado” (BENJAMIN, 1996, p.206), que a ideia de movimentação sem restrições do indivíduo como um direito absoluto tornou-se para Sennett uma atividade carregada de “*ansiedade*” (SENNETT, 1988, p.28). Para M. R. Kehl, a urgência com o tempo, a ânsia pelo consumo desmedido e a fugacidade das relações sociais têm como marca do nosso tempo o aumento das “*depressões*”<sup>171</sup> (KEHL, 2009, p.49). Mas a ideia de angústia (HEIDEGGER, 2005, p.251) que abate a sociedade moderna, ajuda a revelar parte da problemática em torno da vida cotidiana restrita à função do trânsito. Isso porque para as pessoas, em um meio

---

<sup>171</sup> “*Depressão é o nome contemporâneo para os sofrimentos decorrentes da perda do lugar dos sujeitos junto à versão imaginária do Outro. O sofrimento decorrente de tais perdas de lugar, no âmbito da vida pública (ou, pelo menos, coletiva) atingindo todas as certezas imaginárias que sustentam o sentimento do ser*” (KEHL, 2009, p.49).

circundante cada vez mais tecnificado, absorto nas mais diversas possibilidades de uso dessa parafernália técnico-científica, de sua produção, das imagens e normatizações, a vida perde o sentido, em meio ao turbilhão de fluxos e fixos borrados que se esvaem em uma vaga lembrança de uma cidade que não usam mais (Figura 24).



**Figura 24 - Van Tame. Circulation (New York) 116 X 89 cm**

Fonte: <http://www.vantame.fr/#/new-york-pop-up/3291413>. Último acesso em 07/03/2013.

É assim que, para Lefebvre, o “urbano, lugar do drama, pode-se converter em drama urbano” (LEFEBVRE, 1999, p.117), pois a cidade, marcada pelos ditames da velocidade, acaba por revelar o “plano da vida cotidiana, como drama, na medida em que a imposição dos novos modos de uso do espaço limita suas possibilidades, reduzindo-o” (CARLOS, 2001, p.329). Essa imposição é criticada brilhantemente por Júlio Cortazar (1994), no conto “A Auto-Estrada do Sul”, como já vimos, o imenso congestionamento que as personagens inominadas – associadas apenas a marca de seus automóveis – enfrentavam no seu caminho de retorno à Paris, fez com que as pessoas irrompessem o fetiche em torno de uma vida mecanizada, fria e artificial, através de um fluxo intenso de relações humanas mais densas, a partir do instante em que as pessoas se reconhecem na sua condição: parados no trânsito. Nesta condição, essas pessoas passam a se relacionar, se organizar, dividem-se em grupos, para garantir a alimentação e segurança. Mais do que isso, começam a criar

vínculos afetivos. Os carros passaram a ter a função de lar, enfermaria, depósito, etc. Horas, dias e meses se passaram, os conflitos naturalmente apareceram. As mortes surgiram, suicídios ocorreram, mas também, os amores passaram a florescer. Sobre este ponto, em meio ao congestionamento o “engenheiro do 404” e a “moça do Dauphine” engataram uma intensa relação amorosa. Mas, de maneira imprevisível, as luzes da cidade começaram a aparecer e os automóveis passaram a andar numa velocidade cada vez maior. Assim, esse mundo cheio de relações partia junto. Motoristas apostos novamente aos seus volantes aceleravam e sumiam no horizonte rumo a uma metrópole onde as relações humanas são frias e superficiais:

*se corria a oitenta quilômetros por hora em direção às luzes que cresciam pouco a pouco, sem que já se soubesse bem para que tanta pressa, porque essa correria na noite entre automóveis desconhecidos onde ninguém sabia nada sobre os outros, onde todos olhavam fixamente para a frente, exclusivamente para a frente (Cortazar, 1994. p.27).*

Uma crítica semelhante pode ser enlaçada a partir do filme “Crash – no limite”<sup>172</sup>, que brilhantemente narra os choques culturais de uma grande metrópole como Los Angeles no pós 11 de setembro nos Estados Unidos e que, para tanto, se valeu de um roteiro que inicia e termina como uma espiral infinita no trânsito. A metrópole de Los Angeles, símbolo da produção voltada para os automóveis, inviabiliza as relações mais vivas entre as pessoas; tanto que, no início do filme, o detetive Graham assim refletia depois de uma colisão que envolvia seu automóvel:

*É o sentido do tato. Numa cidade de verdade, você anda, esbarra nas pessoas, elas tocam com você. Em L.A., ninguém toca você. Estamos sempre atrás destes metal e vidro. Acho que sentimos tanta falta do toque que batemos uns nos outros só para sentir alguma coisa*<sup>173</sup>.

É assim que as pessoas, presas em suas ocupações, horários marcados, responsabilidades, compromissos importantes e urgentes, reuniões imprescindíveis: é aí que o corpo vai em vão, submetido a uma rotina estafante. É neste sentido que para J. Urry: “O carro que pode, assim, ver como uma extensão do corpo do motorista, criando novas subjetividades organizadas em torno desta disciplinada

---

<sup>172</sup> CRASH – No limite: Até que ponto você se conhece? Dir.:Paul Haggis. Imagem Filmes. DVD (112 min).

<sup>173</sup> Idem.

‘condução corpo’” (URRY, 2007, p. 127)<sup>174</sup>. É nesta relação, enevoadada pela técnica, que imiscui as pessoas de relações mais vividas e intensas, a partir da qual as pessoas são lançadas ao mundo sem escolhas e entregam-se às ocupações cotidianas, cercadas por todo um aparato técnico-científico. Dirigir o automóvel se torna literalmente algo automático, pessoas percorrem distâncias consideráveis sem se dar conta de seu feito. Gestos e atitudes são mecanizados. Alienam-se ao volante e se abstém de sua pergunta fundamental, já que para Heidegger é o homem que tem a capacidade privilegiada de questionar sobre o ser (HEIDEGGER, 2005, p.30-33).

Para Heidegger, o homem que faz a pergunta sobre o ser é o *Dasein*<sup>175</sup>, o *ser-aí*, deve-se recair na sua cotidianidade mediana “*tal como ela é antes de tudo e na maioria das vezes*” (HEIDEGGER, 2005, p.44), pois “*a estrutura da existencialidade está incluída a priori na cotidianidade até mesmo em seu modo impróprio*” (Ibid., p.80). Para corroborar, Werle cita que o “*Dasein é o homem na medida em que existe na existência cotidiana, do dia-a-dia, junto com os outros homens e em seus afazeres e preocupações*” (WERLE, 2003, p.99). Porém, diante das ocupações diárias que insistem em encobrir o esquecimento do ser, traduzindo-se numa existência inautêntica, imprópria, alienada, onde o “*Dasein inautêntico à medida que faz algo simplesmente porque é isso que se faz*” (INWOOD, 2004, p. 38), resultando em um “*homem no cotidiano [que] se mantém numa situação de encobrimento de seu ser, possui uma interpretação errônea de sua própria existência, que se mantém para ele encoberta*” (Ibid. p.100). Mas a pergunta pelo

---

<sup>174</sup>“*The car we might thus see as an extension of the driver's body, creating new subjectivities organized around this disciplined 'driving body'*” (URRY, 2007, p.127).

<sup>175</sup>Apesar da tradução de Marcia Sá Cavalcante Schuback do Ser e Tempo de Heidegger (2005) constar como “*presença*”, decidimos apregar o termo *Dasein*, *ser-aí*, conforme uma série de comentadores como (WERLE, 2003; INWOOD, 2004). Conforme M. Werle “*logo no começo de Ser e Tempo, Heidegger afirma que a questão do ser não se coloca senão ao ente privilegiado que é capaz de questionar o ser, que possui uma compreensão do ser [Seinsverständnis]. Este ente é o homem, que Heidegger chama de “ser-aí” [Dasein], o homem enquanto um ente que existe imediatamente em um mundo (1989a, §4). Por meio do termo Dasein, que define o ponto de partida da analítica existencial, Heidegger pretende ultrapassar a separação entre sujeito e objeto, que ele considera uma herança prejudicial da filosofia moderna na compreensão do que seja o homem*” (2003, p.99). Para Inwood, “*‘Dasein’ é o modo de Heidegger referir-se tanto ao ser humano como ao tipo de ser que os seres humanos têm. Vem do verbo dasein, que significa ‘existir’ ou ‘estar aí, estar aqui’.* O substantivo *Dasein* é usado por outros filósofos, Kant por exemplo, para designar a existência de toda entidade. Mas Heidegger restringe-o aos seres humanos. Ele também acentua o sentido radical do substantivo, a saber, ‘estar aí’ ou ‘estar aqui’. Em seu uso comum no alemão, Da é traduzido apropriadamente às vezes por ‘aí’ e outras vezes por ‘aqui’, a depender do contexto [...] A palavra *sein* significa ‘ser’, e, como substantivo (*Sein*), ‘ser’ no sentido abstrato. Às vezes, mas não sempre, Heidegger usa hífen na palavra, ‘Da-sein’, a fim de destacar o sentido de ‘estar-aí (aqui)’” (2004, p33).



ser como forma de desvendar a existência autêntica do *dasein* somente aparece na angústia, pois:

*A angústia se angustia pelo próprio ser-no-mundo. Na angústia o que se encontra à mão no mundo circundante, ou seja, o ente intramundano em geral, se perde. O 'mundo' não é mais capaz de oferecer alguma coisa nem sequer a co-presença dos outros. A angústia retira, pois, da presença (tradução portuguesa do Dasein) a possibilidade de, na de-cadência, compreender a si mesmo a partir do 'mundo' e na interpretação pública. Ela remete a presença para aquilo pelo que a angústia se angustia para o seu próprio poder-ser-no-mundo. A angústia singulariza a presença em seu próprio ser-no-mundo que, na compreensão, se projeta essencialmente para possibilidades (HEIDEGGER, 2005, p.251).*

Mas é esta angústia, que abate os homens de repente, em meio às suas ocupações do dia-a-dia, impondo-lhes certo tédio, que de acordo com M. Werle, se “localiza a verdadeira possibilidade de virada da existência humana, a possibilidade de o homem sair da inautenticidade, na qual ele geralmente vive, e assumir a autenticidade” (WERLE, 2003, p.110). Clarice Lispector, no brilhante conto *Amor*, auxilia na compreensão dessa relação extremamente complexa. Neste, a personagem principal, chamada Ana, aparece como uma mulher sempre ocupada com uma série de afazeres na sua rotina como esposa e mãe. Esta é uma típica mulher de classe média do Rio de Janeiro que seguia o fluxo de sua vida, sempre comportada e devotada ao lar. Até que um dia subiu no bonde para fazer compras e viu um cego mascarando chicletes no ponto. Naquele instante, sem um motivo aparente, sua vida pareceu desmoronar:

*Ela apaziguara tão bem a vida, cuidara tanto para que esta não explodisse. Mantinha tudo em serena compreensão, separava uma pessoa das outras, as roupas eram claramente feitas para serem usadas e podia-se escolher pelo jornal o filme da noite - tudo feito de modo a que um dia se seguisse ao outro. E um cego mascarando goma despedaçava tudo isso (LISPECTOR, 1998. p.23).*

Desnorteada, só depois de um tempo foi perceber que seu ponto havia passado. Tudo lhe parecia estranho, até que consegue identificar o Jardim Botânico. Caminhou pela alameda central entre os coqueiros, sentou-se num banco e contemplou o silêncio. Tudo tinha outro ritmo, outro som, outro peso, mas de repente era noite e Ana se lembrou das crianças:

*Mas quando se lembrou das crianças, diante das quais se tornara culpada, ergueu-se com uma exclamação de dor. Agarrou o embrulho, avançou pelo atalho obscuro, atingiu a alameda. Quase corria - e via o Jardim em torno de si, com sua impersonalidade soberba. Sacudiu os portões fechados, sacudia-os segurando a madeira áspera. O vigia apareceu espantado de não a ter visto (LISPECTOR, 1998. p.25).*

Quando chegou à porta do seu edifício, correu até o elevador, abriu a porta da casa, viu uma sala grande e limpa, quando “o menino que se aproximou correndo era um ser de pernas compridas e rosto igual ao seu, que corria e a abraçava. Apertou-o com força, com espanto. [...] Abraçou o filho, quase a ponto de machucá-lo” (LISPECTOR, 1998. p.26). Isto é, a angústia despertou Ana para a existência autêntica, onde a vida passa a ser preenchida de amor. Estórias como essa, provavelmente, se repetem às tantas em uma metrópole como São Paulo, em que as pessoas se angustiam; o que para Sartre é a condição para sua própria liberdade, pois “é na angústia que o homem toma consciência de sua liberdade [...] é na angústia que a liberdade está em seu ser colocando-se a si mesmo em questão” (SARTRE, 2007, p.72).

Portanto, o homem condenado a ser livre (SARTRE, 2007, p.343) é condenado a se angustiar e através dessa angústia que abate a vida cotidiana em função do trânsito é que a crise da metrópole pode ser revelada, a partir da crise da mobilidade; pois é justamente na potência dessa crise que não cessa, no sufoco dos congestionamentos, no automóvel, no ônibus, no aperto do trem e do metrô, no acidente no trânsito e toda a vulnerabilidade que cerca o ato de se deslocar, que a pergunta fundamental sobre a vida se eleva, irrompe as bases seguras do mundo moderno no seu conforto, repensando sua existência, pondo à baila os conflitos e dos dramas humanos que compõem o cotidiano da metrópole de São Paulo.

## **5.2. À Deriva no Asfalto: riscos e acidentes no trânsito**

Os acidentes no trânsito são uma realidade cada vez mais evidente e alarmante no mundo inteiro. De acordo com a ONU, a cada ano acontecem 1,24 milhões de mortes de pessoas no trânsito, sendo que 50% dessas vinculam-se aos

pedestres, ciclistas e motociclistas. A faixa etária dos envolvidos nos acidentes fatais refere-se às pessoas de 15 a 29 anos, onde de cada 4 acidentes fatais, 3 deles vinculam-se ao sexo masculino<sup>176</sup>.

Ainda segundo a ONU, os países de renda média possuem 52% da frota no mundo, porém são responsáveis por 80% dos acidentes fatais. Se agruparmos os países de renda baixa, essa porcentagem sobe para 90%. No que se refere à taxa de acidentes fatais de trânsito por 100 mil hab., em primeiro lugar, aparecem, com 20,1, os países de renda média, depois os países de renda baixa, com 18,3 e, por último, os países com renda alta, com 8,7<sup>177</sup>.

No Brasil, esse processo não foi diferente, especialmente quando a mobilidade pensada como recurso passa a se reproduzir em larga escala com a chegada das multinacionais do setor automobilístico, na segunda metade do século XX em diante. Com base nos dados do DATASUS do Ministério da Saúde, no período de 1980 a 2011 ocorreram 995.284 acidentes fatais no trânsito brasileiro. Esse processo foi um crescente no Brasil, já que em 1980 ocorreram 20.365 acidentes fatais, passando para 44.553 acidentes fatais, em 2011, o que representa uma evolução percentual de 118%. No que tange à taxa de mortalidade em acidentes no trânsito, o Brasil se encaixa no perfil de países de renda média, pois, em 1980, de 17 acidentes fatais por 100 mil. hab., em 2011 aumentou-se para 23,2 acidentes fatais por 100 mil. hab., o que, mesmo que com algumas oscilações para cima e para baixo, representa uma piora geral desde 1980 (Gráfico 51).

A primeira constatação que salta aos olhos foi o grande crescimento dos acidentes fatais ocorridos no trânsito brasileiro. Esse processo crescente, desde a década de 1980, apresenta uma inflexão mais evidente após 1997, ano da publicação do novo Código de Trânsito. Porém, a partir do ano 2000, os acidentes voltaram a crescer até 2008, quando foi promulgada a Lei Seca<sup>178</sup>, mas dois anos

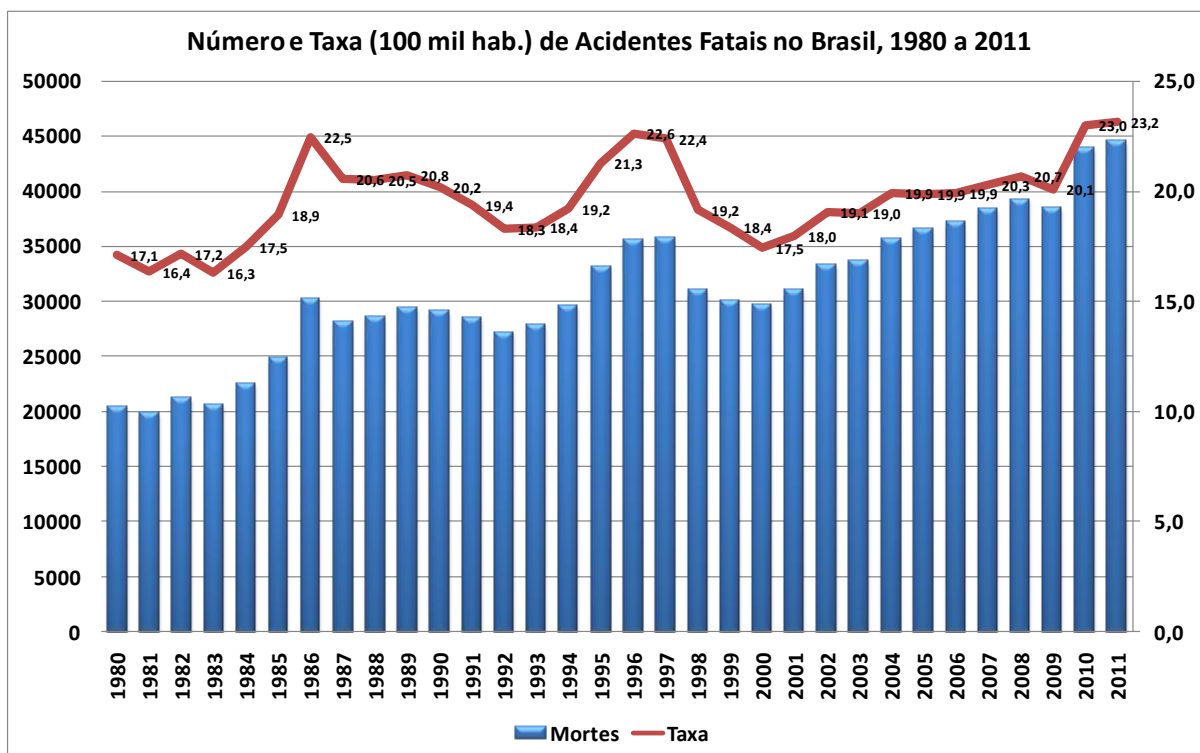
---

<sup>176</sup> [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status). Último acesso em 04/03/2014.

<sup>177</sup> Idem.

<sup>178</sup> Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e a Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências “LEI Nº 11.705, DE 19 DE JUNHO DE 2008. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2008/lei/11705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/lei/11705.htm). Acessado em 05/05/2014.

depois, em 2010, retorna a crescer, atingindo a triste marca que supera os 44 mil acidentes fatais no Brasil em 2011<sup>179</sup>.



**Gráfico 51– Número e taxa (100 mil hab.) de acidentes fatais no Brasil, 1980 a 2011**

Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/ Org. Ricardo B. Silva

De acordo com a pesquisa Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (2013) do Ministério da Saúde, em 2011, a proporção de pacientes que ingeriram bebida alcoólica nas seis horas anteriores à ocorrência no Brasil foi registrada em 16,7% dos atendimentos; desses, 87% eram do sexo masculino e 23% do sexo feminino. Porém quando questionados os indivíduos, a proporção de prevalência dos que dirigem veículos motorizados após consumir bebida alcoólica gira em torno de 6,8%; desses, 12,5% do sexo masculino e 1,9% do sexo feminino<sup>180</sup>.

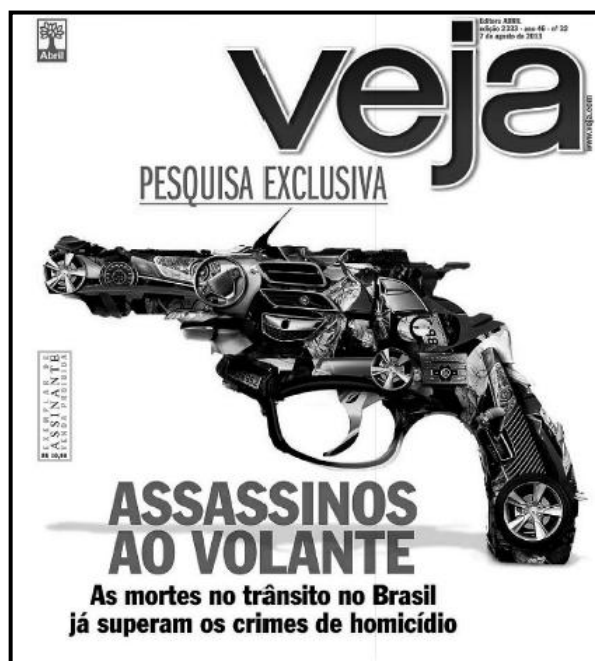
Ou seja, somando os acidentes de transporte no ano de 2011 e dividindo-os pela quantidade dias de um ano com 365, chega à marca de 122 mortes em média por dia. Como forma de comparação, o último grande acidente da viação área brasileira, em 2007, ocasionou a morte de 187 pessoas no fatídico voo da TAM 3054,

<sup>179</sup> <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205&VObj=http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/ext10>. Último acesso em 03/05/2014.

<sup>180</sup> Fonte: MS/SVS/CGDANT - VIGITEL: Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico. <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/dh.exe?idb2012/g06.def>. Último acesso em 05/04/2014.

Porto Alegre - São Paulo<sup>181</sup>. Na verdade, há uma guerra deflagrada no trânsito brasileiro já que, segundo Julio Waiselfisz (2013b), no período de 2004 a 2007, morreram 169.574 pessoas em 12 principais conflitos de guerra internacionais (entre eles, a guerra do Iraque, Sudão, Afeganistão, Colômbia, Rep. Dem. do Congo, Sri Lanka, Índia, Somália, Nepal, Paquistão, Índia/Paquistão (Caxemira), Israel/Territórios Palestinos), sendo que, no mesmo período, morreram 147.953 pessoas em acidentes de trânsito no Brasil.

Esse número é superior inclusive às mortes por arma de fogo no Brasil, pois neste período morreram 147.373, ou seja, um número inferior aos acidentes nos transportes (WAISELFISZ, 2013). Para corroborar com esta questão, uma matéria da revista Veja, em 2013, demonstrava que as mortes no trânsito já superavam as mortes decorrentes dos crimes por homicídios. A partir do levantamento realizado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, com base nos pedidos de indenizações ao DPVAT, revela-se que o número de mortes no trânsito, em 2012, chegou a 60.752, sendo que 352 mil casos são de invalidez permanentes, ou seja, *“morre-se mais em acidente de trânsito do que por homicídio ou câncer”*<sup>182</sup> (Figura 25).



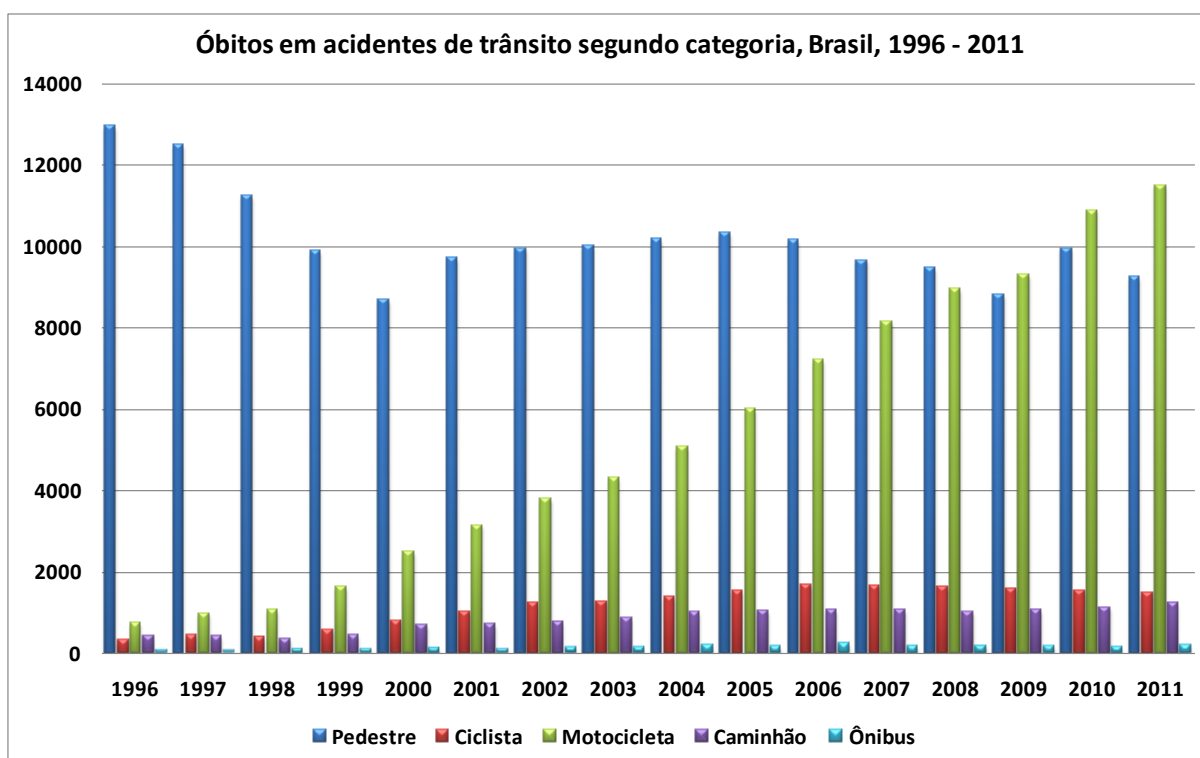
**Figura 25 - Assassinos ao volante**

Fonte: Revista Veja, 07/08/2013. <http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>.  
Último acesso em 05/05/2014.

<sup>181</sup> <http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2013-12-03/relembre-30-acidentes-aereos-que-marcaram-o-brasil.html>.  
Acessado em 05/05/2014.

<sup>182</sup> Revista Veja, 07/08/2013. <http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>. Último acesso em 05/05/2014.

Neste campo de batalha, suas principais vítimas traduzem-se nos dados acerca dos acidentes fatais, segundo a categoria no Brasil. Em 1996, verifica-se que somente nos acidentes fatais envolvendo pedestres verificou-se uma queda de cerca de 28%, isso porque compunham, em 1996, 37% das mortes e, em 2011, diminuíram para 21,3%. Porém, nas outras categorias observa-se uma elevação, especialmente nos acidentes fatais envolvendo os motociclistas, que no período citado, aumentaram em torno de 1.437%, sendo que em 1996, participavam com 2% no total de óbitos e, em 2011, passam a se tornar a categoria com maior participação nas mortes no trânsito, com 26% (Gráfico 52).



**Gráfico 52 – Óbitos em acidentes de trânsito segundo categoria, Brasil, 1996-2011**  
 Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/ Org. Ricardo B. Silva

Segundo uma matéria da revista *Veja*, o Brasil é o segundo país com maior quantidade de mortes de motociclistas do mundo, ficando atrás apenas do Paraguai “São 7.1 óbitos a cada 100.000 habitantes. Só o Paraguai morre mais”. De acordo com essa matéria os “acidentes e as mortes envolvendo motos no Brasil são resultado direto do crescimento acelerado da frota” que já chegou a 18,5 milhões de motocicletas. E nesta matéria também destaca-se que as razões da compra desse veículo são basicamente: 40% para substituir o transporte público; 19% para o lazer, 16% usado como instrumento de trabalho, 10% para substituir o carro e 15% por

outros motivos. Ou seja, de cada 10 pessoas que compraram motocicletas, quatro o fizeram porque o Estado não cumpriu uma de suas funções primordiais: oferta de um transporte coletivo de qualidade<sup>183</sup> (Figura 26).



Figura 26 - A morte pede passagem

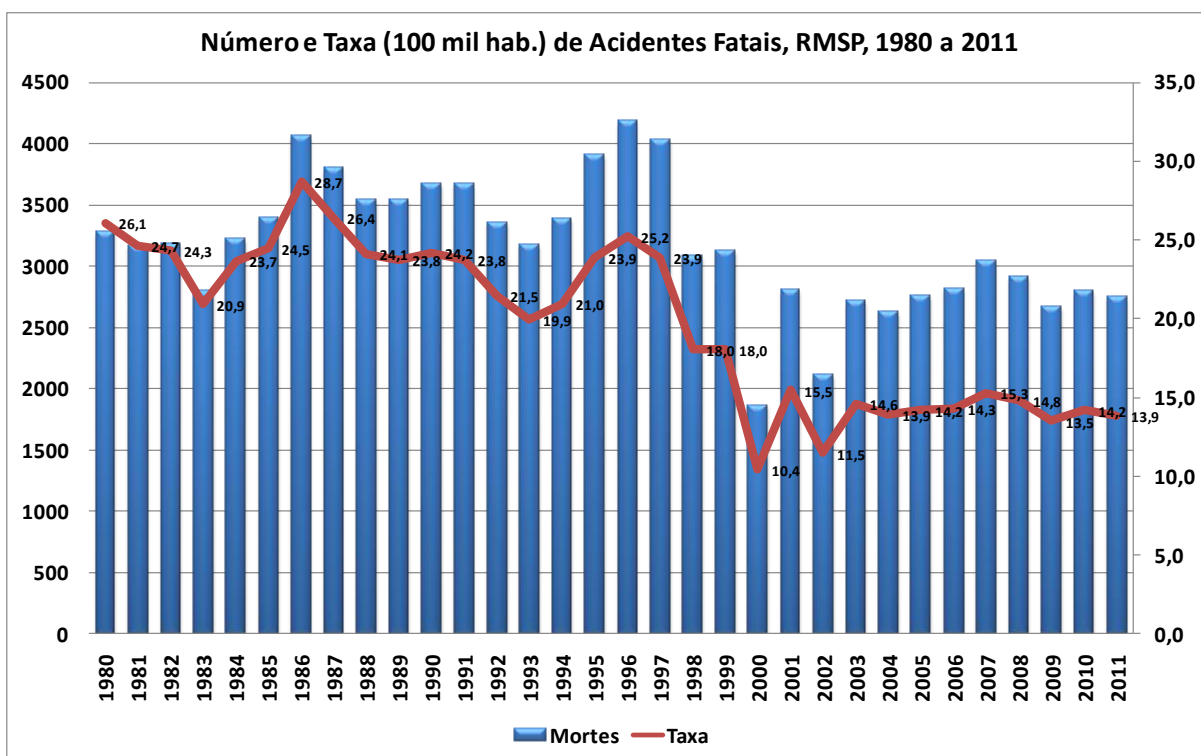
Fonte: Revista Veja 09/05/2012.

É neste contexto que foi lançada, em 2011, pela OMS-ONU, a Década de Ação pelo Trânsito Seguro (2011-2020), na qual governos de todo o mundo se comprometem a tomar novas medidas para prevenir os acidentes no trânsito e, inclusive, o Brasil é um dos signatários desse acordo<sup>184</sup>. Mas neste esteio os acidentes de trânsito continuam a pulular. Analisando-os na RMSP constata-se que houve um aumento substancial no período de 1980 a 2011 – porém esse processo

<sup>183</sup>Revista Veja 09/05/2012. <http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>. Último acesso em 05/05/2014

<sup>184</sup>[http://www.who.int/roadsafety/publications/global\\_launch\\_es.pdf?ua=1](http://www.who.int/roadsafety/publications/global_launch_es.pdf?ua=1). Último acesso em 05/05/2014.

ocorreu de forma mais complexa do que o observado em escala nacional, pois com base nos dados do DATASUS do Ministério da Saúde, no período de 1980 a 2011, ocorreram 101.462 acidentes fatais na RMSP; entretanto, em 1980, ocorreram 3.284 acidentes fatais e, em 2011, diminuíram para 2.747 óbitos, o que representou uma diminuição percentual de 16%. Neste movimento, observava-se que, como na escala nacional, em 1997, houve uma diminuição dos acidentes fatais em razão da promulgação do Novo Código do Trânsito. Todavia, a partir dos anos 2000 ocorreu uma nova elevação, sem, contudo, retornar (ou mesmo ultrapassar) os patamares de 1997. De acordo com os dados, essa evolução foi freada pela “Lei Seca”, em 2008, traduzida pela diminuição dos acidentes fatais até 2010, quando há um menor rigor no seu cumprimento, assim como na escala nacional. No que se refere à taxa de mortalidade em acidentes no trânsito na RMSP, em 1980, o número de mortes era extremamente elevado, 26,1 por 100 mil habitantes, diminuindo em 2011 para 13,9, que se traduziu em uma involução percentual de 47% (Gráfico 53).

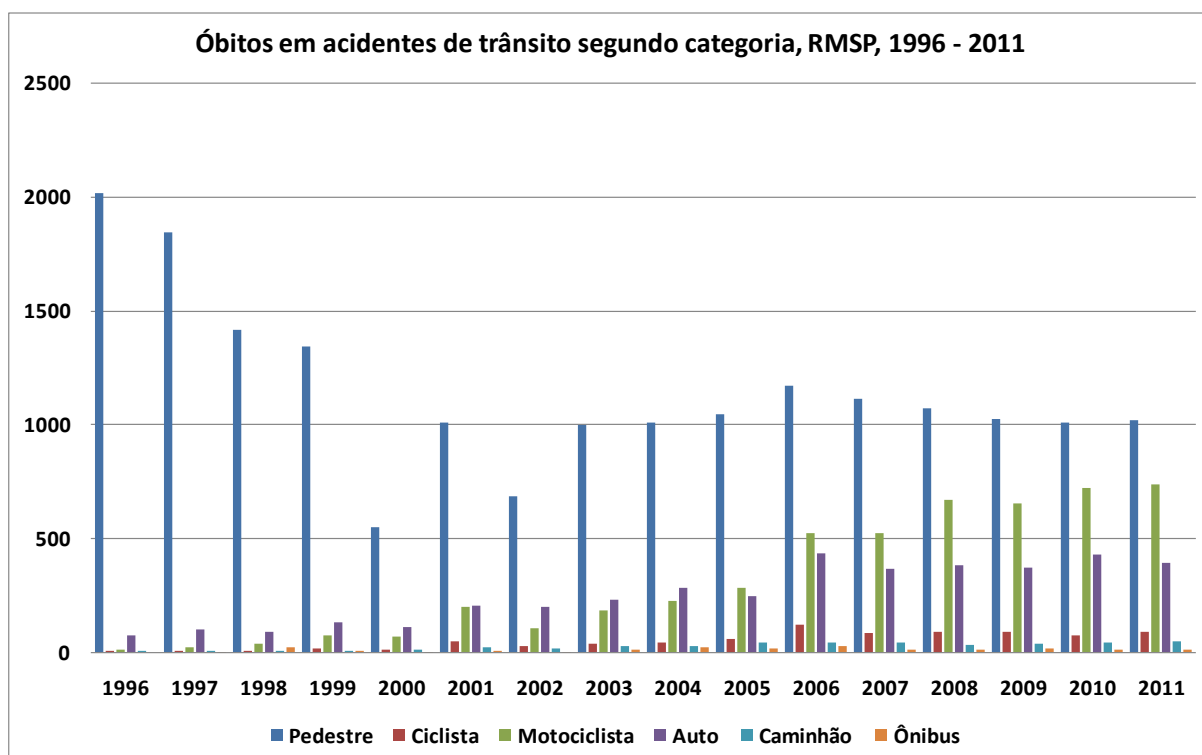


**Gráfico 53 – Número e taxa (100 mil hab.) de acidentes fatais, RMSP, 1980 a 2011.**  
 Fonte:MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM / Org. Ricardo B. Silva

No que tange aos acidentes fatais segundo categoria na RMSP, verificou-se que entre o período de 1996 a 2011, tal como na escala nacional, foram somente os acidentes fatais envolvendo pedestres que obtiveram uma queda nos números, pois



compunham, em 1996, quase 96% das mortes e, em 2011, diminuíram para 44,5%, o que representa ainda maior proporção em relação às outras categorias, ou seja, uma queda de 49% no período. Porém, nas outras categorias, observa-se uma elevação, com destaque novamente aos acidentes fatais envolvendo os motociclistas, que no período citado aumentaram em torno de 933%, já que em 1996 participava com 0,5% no total de óbitos e, em 2011, passa a se tornar a segunda categoria com maior participação nas mortes no trânsito, com 32% (Gráfico 54).



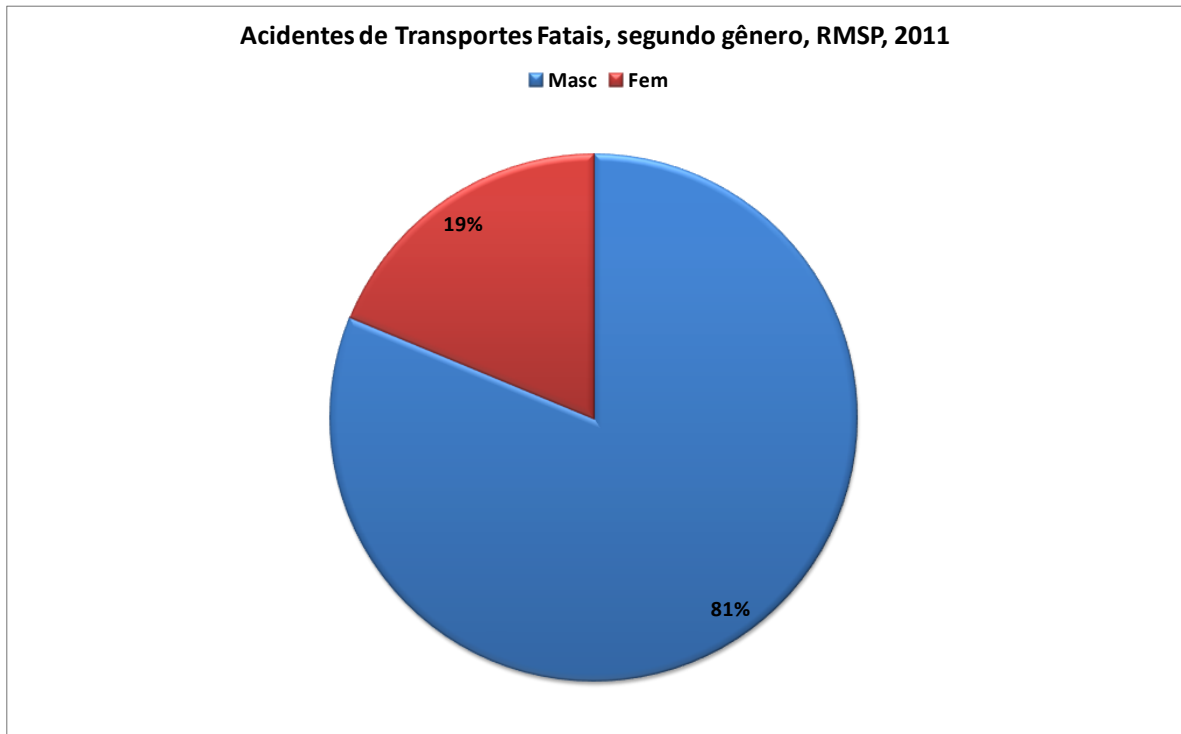
**Gráfico 54 – Óbitos em acidentes de trânsito segundo categoria, RMSP, 1996-2011**

Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/ Org. Ricardo B. Silva

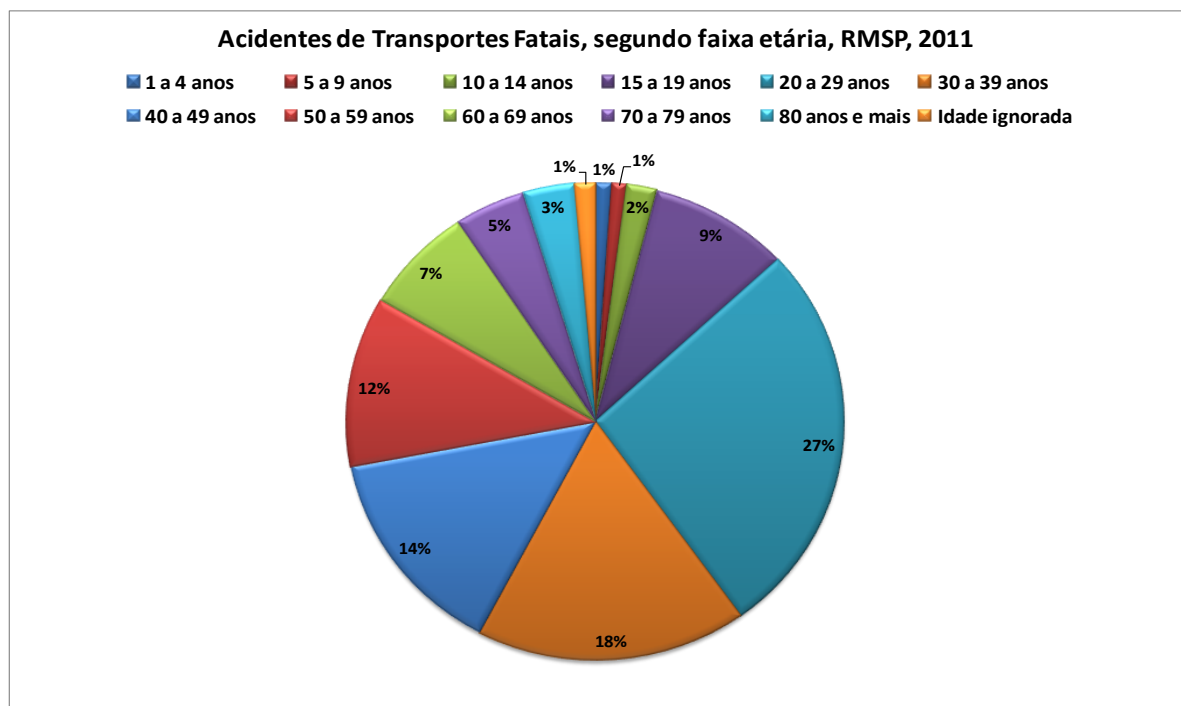
Nesta verdadeira guerra instaurada no cotidiano da grande metrópole de São Paulo, segundo dados do DATASUS do Ministério da Saúde, em 2011, os maiores vitimados são os homens e jovens<sup>185</sup>, pois no quesito acidentes fatais por gênero na RMSP, verifica-se que 81,2% do total estão relacionados ao sexo masculino e 18,8% ao sexo feminino. No que concerne aos acidentes fatais por faixa etária,

<sup>185</sup>De acordo com o IBGE, jovem é considerado entre 15 e 24 anos assim justificado: “pretende-se tecer considerações sobre a natureza demográfica do segmento de jovens de 15 a 24 anos de idade, por se tratar de um recorte etário que requer especial atenção por parte dos responsáveis diretos pelo planejamento nacional, e até mesmo pela sua administração”. Disponível em: [http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/populacao\\_jovem\\_brasil/populacaojovem.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/populacao_jovem_brasil/populacaojovem.pdf). Último acesso em 25/08/2014.

constata-se que 27% das mortes em acidentes de transportes envolviam a faixa etária de 20 a 29 anos. Incluindo a faixa etária de 15 a 19 anos, com 9% dos acidentes, teríamos aproximadamente 36%, ou seja, um pouco mais de um terço do total (Gráfico 55 e 56).

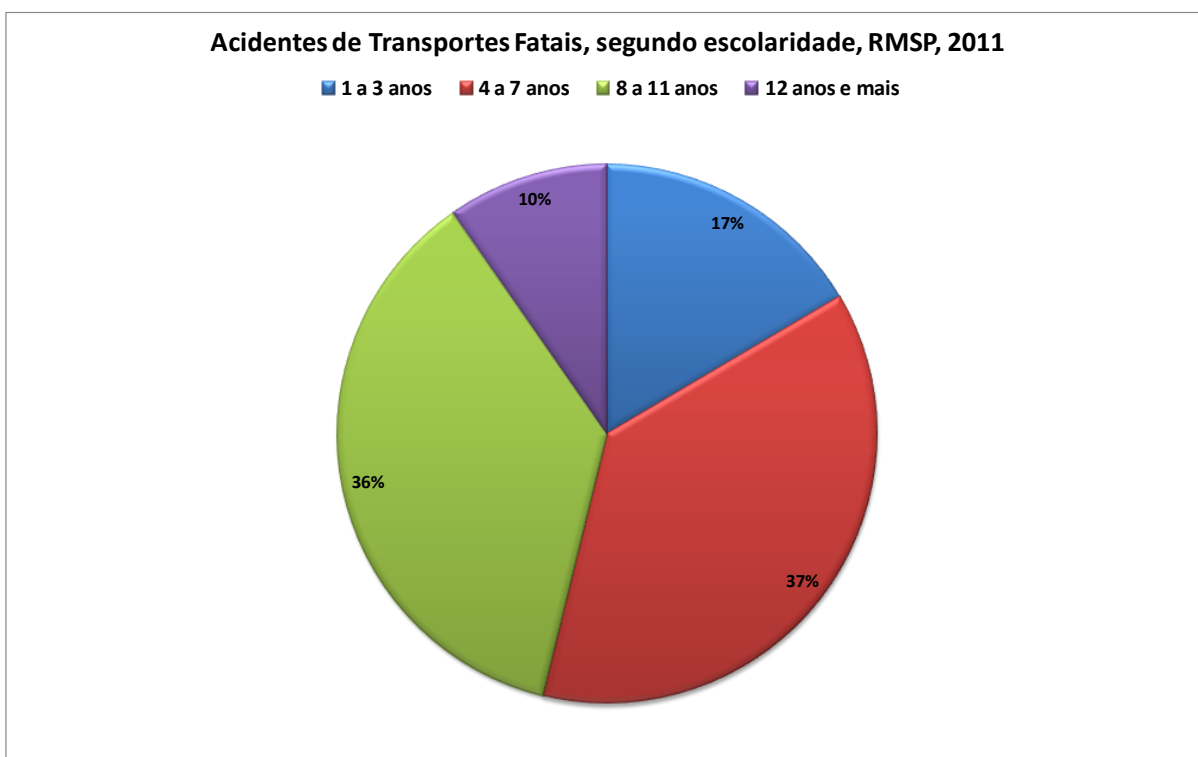


**Gráfico 55 – Acidentes de transportes fatais, segundo gênero, RMSP, 2011.**  
 Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/ Org. Ricardo B. Silva



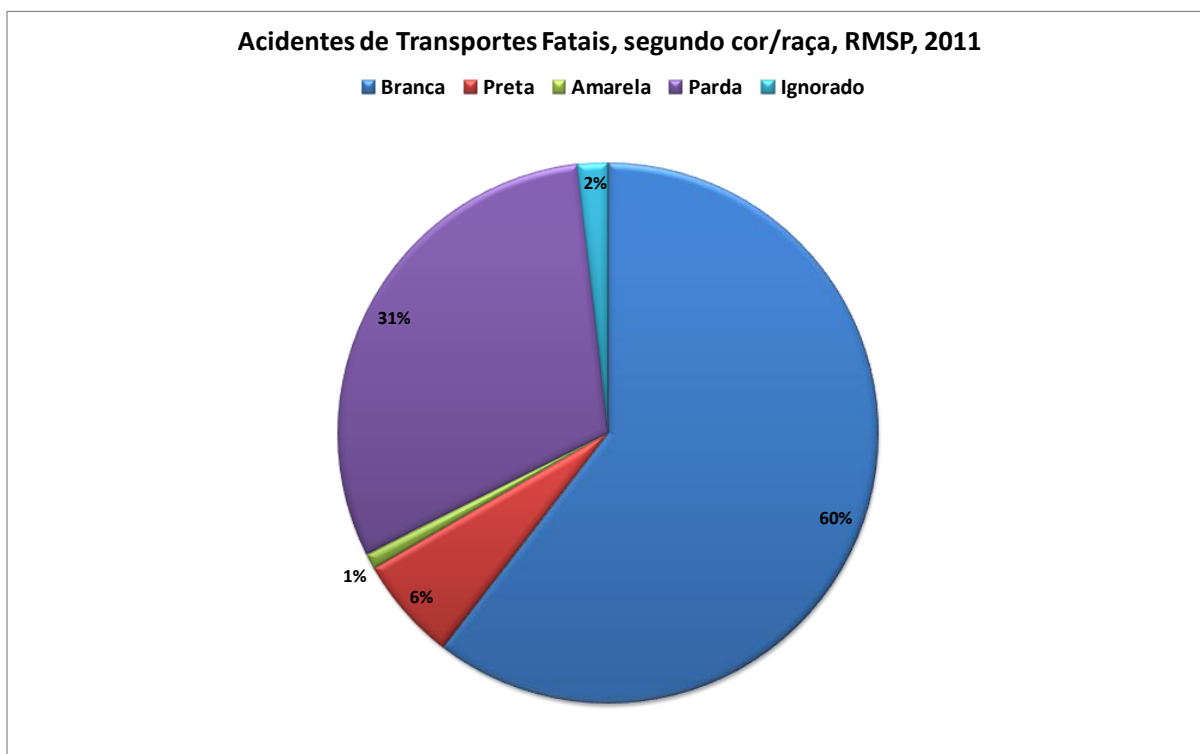
**Gráfico 56 – Acidentes de transportes fatais, segundo faixa etária, RMSP, 2011**  
 Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/ Org. Ricardo B. Silva.

Já no que se refere aos acidentes fatais na RMSP, segundo a escolaridade, em 2011, verifica-se que a maioria concentra-se nas pessoas que tiveram de 4 a 7 anos de estudo (ensino fundamental) e na sequência incluem-se as pessoas que tiveram entre 8 e 11 anos (ensino médio), onde somando estas duas maiores fatias chega-se à casa dos quase 74% do total dos acidentes fatais. Em relação aos acidentes fatais na RMSP, segundo a cor/raça, em 2011, verifica-se que a maioria encontra-se classificada como branca, 60,5%, seguido pelos pardos com 30,6%; somando estas duas, chega-se a 91% do total (Gráfico 57 e 58).



**Gráfico 57 – Acidentes de transportes fatais, segundo escolaridade, RMSP, 2011**

Fonte: Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/ Org. Ricardo B. Silva



**Gráfico 58 – Acidentes de transportes fatais, segundo cor/raça, RMSP, 2011**

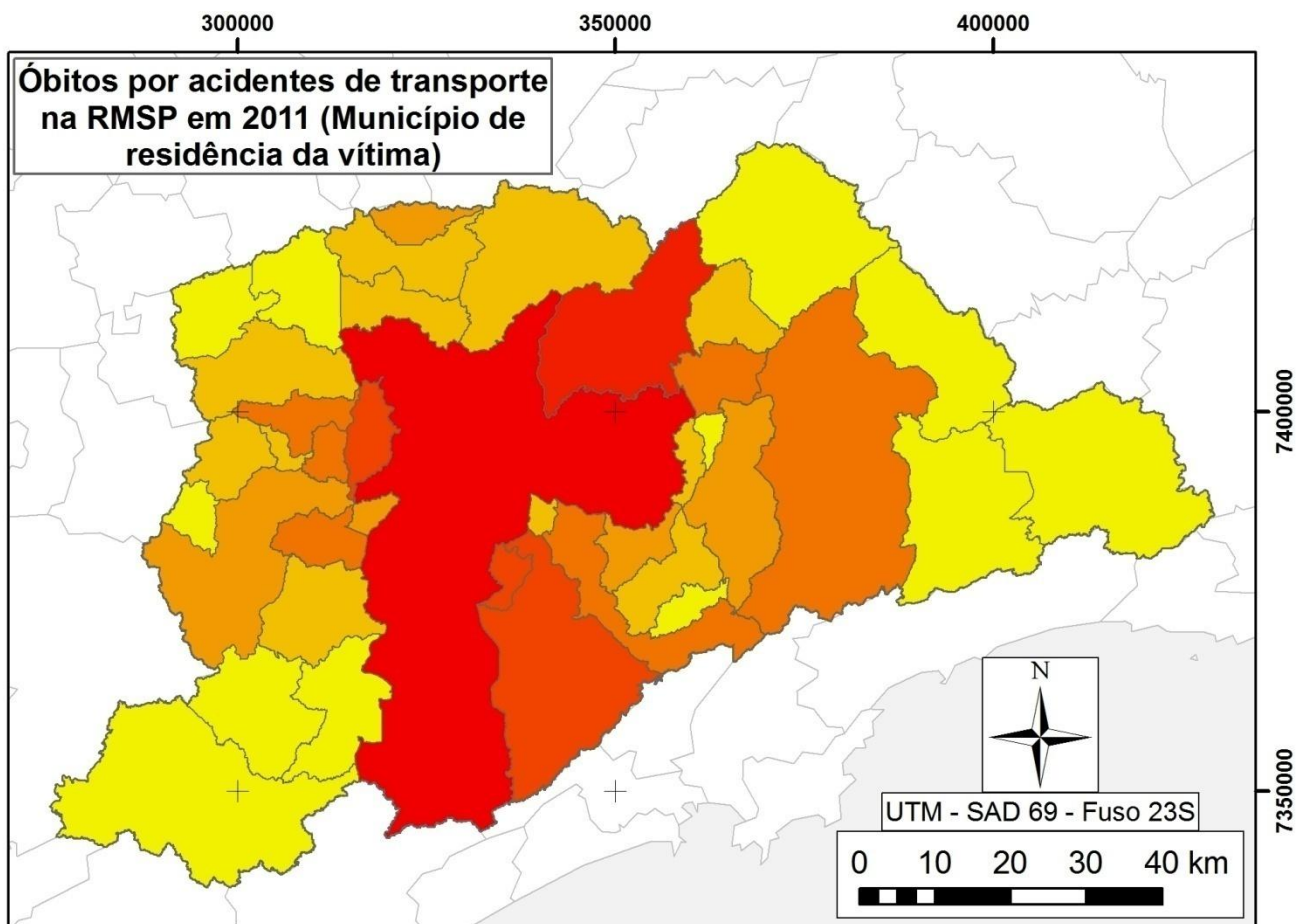
Fonte: Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM / Org. Ricardo B. Silva

Com base nos dados do DATASUS do Ministério da Saúde, foi possível analisar, em 2011, a distribuição dos acidentes de transportes por local de residência, na RMSP. A partir do mapa 44, pode-se verificar que a maioria dos acidentes de transportes concentra-se na cidade de São Paulo, com 1.552 desses óbitos fatais, algo em torno de 56% do total; já os demais municípios somados chegaram a 1.195, cerca de 44% do total; desses municípios, destacam-se os municípios de Guarulhos, sub-região Nordeste da RMSP, com 208, 7,5%, Osasco, sub-região Oeste, com 99 acidentes fatais, 3,5% do total.

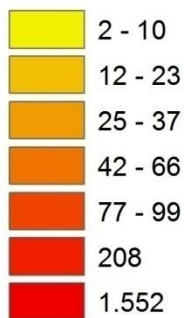
No que se refere aos acidentes fatais, por local de residência, na RMSP, envolvendo os automóveis, em 2011, o mapa 45, mostra que a distribuição espacial não difere muito em relação aos acidentes de transportes em geral, pois se verifica que na cidade de São Paulo ocorreram 227 óbitos, o que representa um percentual de 58% do total. Já nos demais municípios da RMSP, ocorreram 162 acidentes fatais envolvendo automóveis, algo em torno de 42% do total, sendo novamente o município de Guarulhos, sub-região Nordeste da RMSP, com 30 acidentes, 7,7%, o município de Carapicuíba, 16, 4%, sub-região Oeste, Diadema, sub-região Sudeste,

com 15 acidentes fatais, 3,8%, Embu das Artes, sub-região Sudoeste, com 14, 3,5% do total dos acidentes fatais envolvendo automóveis na RMSP.

Já no mapa 46, em relação à distribuição dos acidentes fatais, por local de residência, na RMSP, envolvendo motocicletas, em 2011, verifica-se que no município de São Paulo há uma concentração ainda maior nesta categoria, pois dos 732 acidentes fatais envolvendo as motocicletas, 468 deles vincularam-se à cidade de São Paulo, algo em torno de 64%. Nos demais municípios da RMSP, ocorreram 264 acidentes fatais com motocicletas, cerca de 36% do total, mais uma vez com destaque negativo ao município de Guarulhos, sub-região Nordeste da RMSP, com 49 acidentes fatais, 6,5%, São Bernardo do Campo, sub-região Sudeste, 27 acidentes, 3,5%, Diadema, Sub-região Sudeste, 19 acidentes, 2,5% e Osasco, sub-região Oeste, 18 acidentes fatais por motocicletas, 2,5% do total (Mapa 44, 45 e 46).



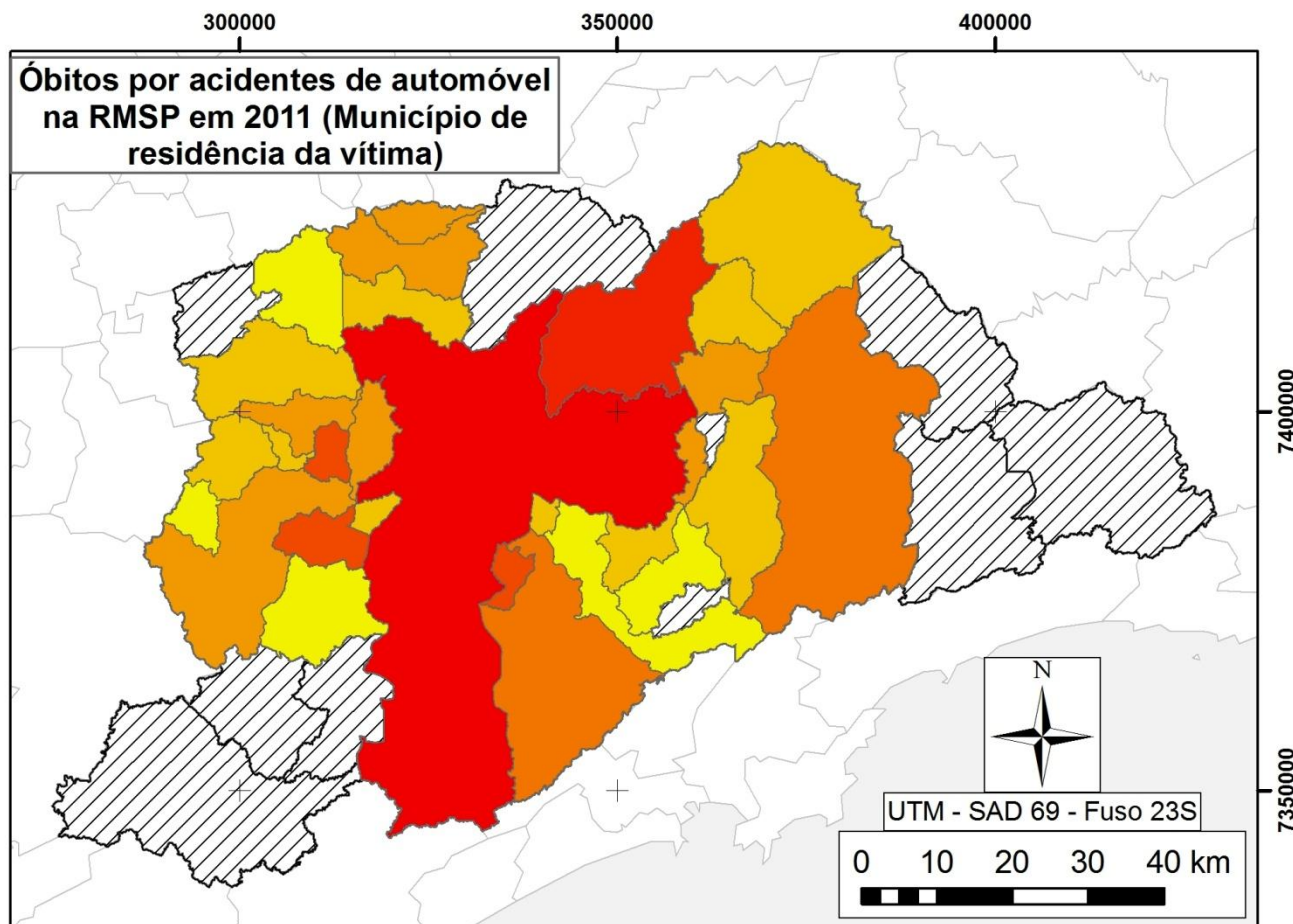
Número de óbitos em acidentes de transporte



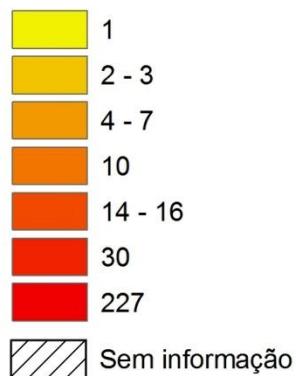
Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Org.: Rodolfo Luz e Ricardo Silva

**Mapa 44 – Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, por local de residência, RMSP, 2011**  
 Fonte: [http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201\\_69\\_237\\_108.htm](http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201_69_237_108.htm). Último acesso 03/05/2014.



Número de óbitos em acidentes de automóvel

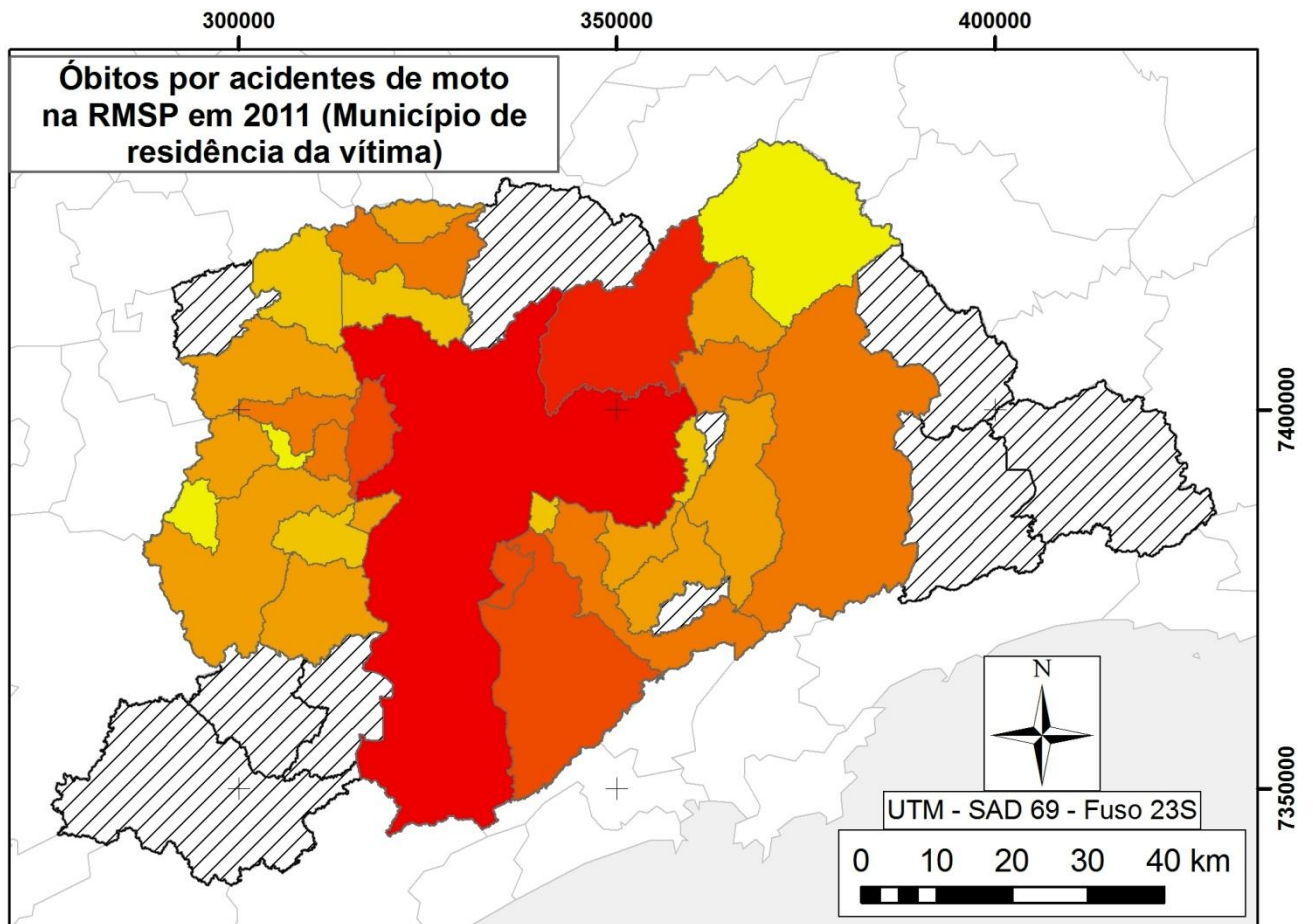


Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

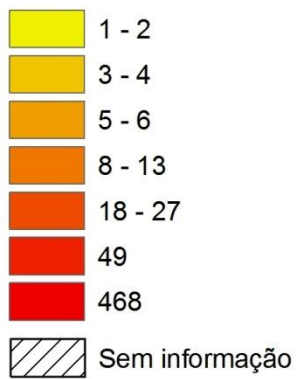
Org.: Rodolfo Luz e Ricardo Silva

**Mapa 45 – Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, envolvendo automóveis, por local de residência, RMSP, 2011**

Fonte: [http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201\\_69\\_237\\_108.htm](http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201_69_237_108.htm). Último acesso 03/05/2014.



Número de óbitos em acidentes de moto



Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

Org.: Rodolfo Luz e Ricardo Silva

**Mapa 46 – Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, envolvendo motocicletas, por local de residência, RMSP, 2011**

Fonte: [http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201\\_69\\_237\\_108.htm](http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201_69_237_108.htm). Último acesso 03/05/2014.



No ano de 2011, foram registrados 1831 acidentes no trânsito no município de São Paulo, sendo 1.365 fatais e 466 com vítimas. Já como forma de analisar a distribuição dos acidentes de transportes fatais, por local de residência, nos subdistritos do município de São Paulo, esta pesquisa valeu-se de dados disponíveis do PRO-AIM, da Prefeitura de São Paulo<sup>186</sup>. No mapa 47, em 2011, verifica-se de certa forma que, apesar dos acidentes de transportes fatais se distribuírem de forma relativamente homogênea no território paulistano, há uma evidente concentração nas suas regiões periféricas. Neste sentido, destacam-se os dez distritos com maiores quantidades desses óbitos, a saber: o distrito da Capela do Socorro, com 94 mortes, seguido pelo distrito do Campo Limpo, com 77, o do M'Boi Mirim, 77, Itaquera, 68, Freguesia/Brasilândia, 66, Pirituba, 60, Vila Maria/Vila Guilherme, 60, São Miguel, 58, Itaim Paulista, 54 e Sé com 54 acidentes de transporte fatais. Ou seja, dos dez distritos com maiores quantidades de óbitos na cidade de São Paulo, nove estão nos bairros periféricos, sendo três na zona sul, três na zona leste e dois na zona norte, e um na região central.

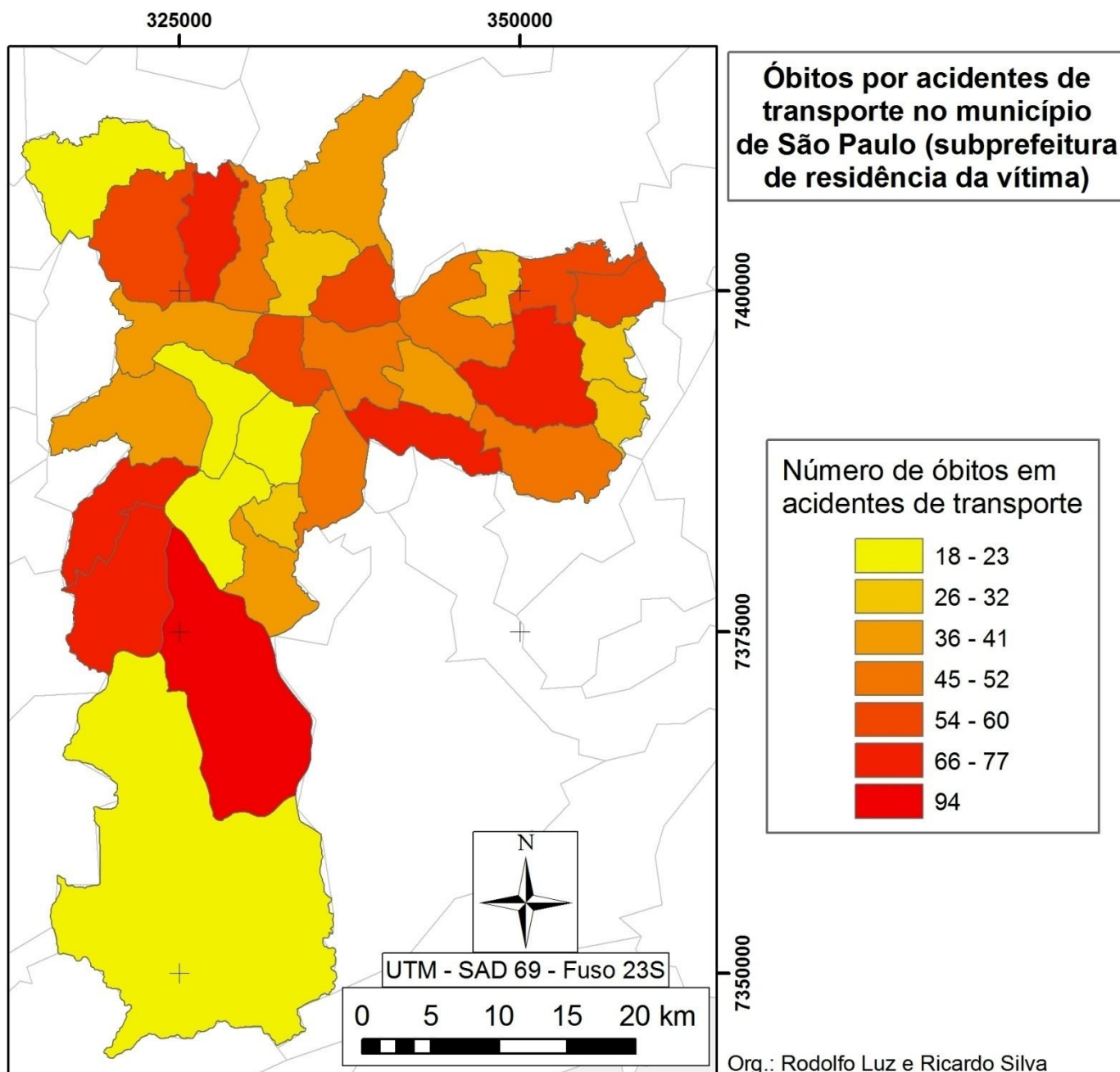
No que se refere aos acidentes fatais, por local de residência, nos subdistritos da cidade de São Paulo, envolvendo os automóveis, em 2011, no mapa 48, verifica-se que há uma melhor distribuição espacial na cidade de São Paulo, apesar de uma continuada maior concentração nas áreas periféricas de São Paulo. Dessa forma, destacam-se os dez distritos com maiores quantidades de óbitos no quesito citado, pela ordem decrescente: o distrito Capela do Socorro, com 17 óbitos, o distrito de Itaquera, com 13, o da Mooca, com 11, o da Freguesia/Brasilândia, com 10, Ipiranga, com 10, Sé, com 9, Vila Maria/Vila Guilherme, com 9, Lapa, com 8, M'Boi Mirim, com 8 e Pirituba, com 8 acidentes de transportes fatais. Isto é, das dez maiores quantidades de óbitos nos subdistritos da cidade de São Paulo, por local de residência, verifica-se que seis estão em bairros periféricos, sendo três na zona norte, dois na zona sul e um na zona leste.

Analisando a distribuição dos acidentes de transportes fatais, por local de residência, na RMS, envolvendo motocicletas, em 2011, no mapa 49, constata-se que nos distritos do município de São Paulo há uma concentração dos óbitos dessa categoria nas áreas periféricas de São Paulo, já que no distrito de M'Boi Mirim, concentraram-se 34 dos óbitos com motociclistas, no de Campo Limpo, 32 óbitos,

---

<sup>186</sup> <http://tabnet.saude.prefeitura.sp.gov.br/cgi/tabcgi.exe?secretarias/saude/TABNET/SIM/obito.def>.  
acesso em 05/05/2014.

no de Capela do Socorro, 32, Freguesia/Brasilândia, 26, Itaquera, 25, Pirituba, 22, Vila Maria/Vila Guilherme, 22, Casa Verde/Cachoeirinha, 19, Itaim Paulista, 19 e Cidade Ademar com 18 óbitos de acidentes de transportes envolvendo motociclistas.

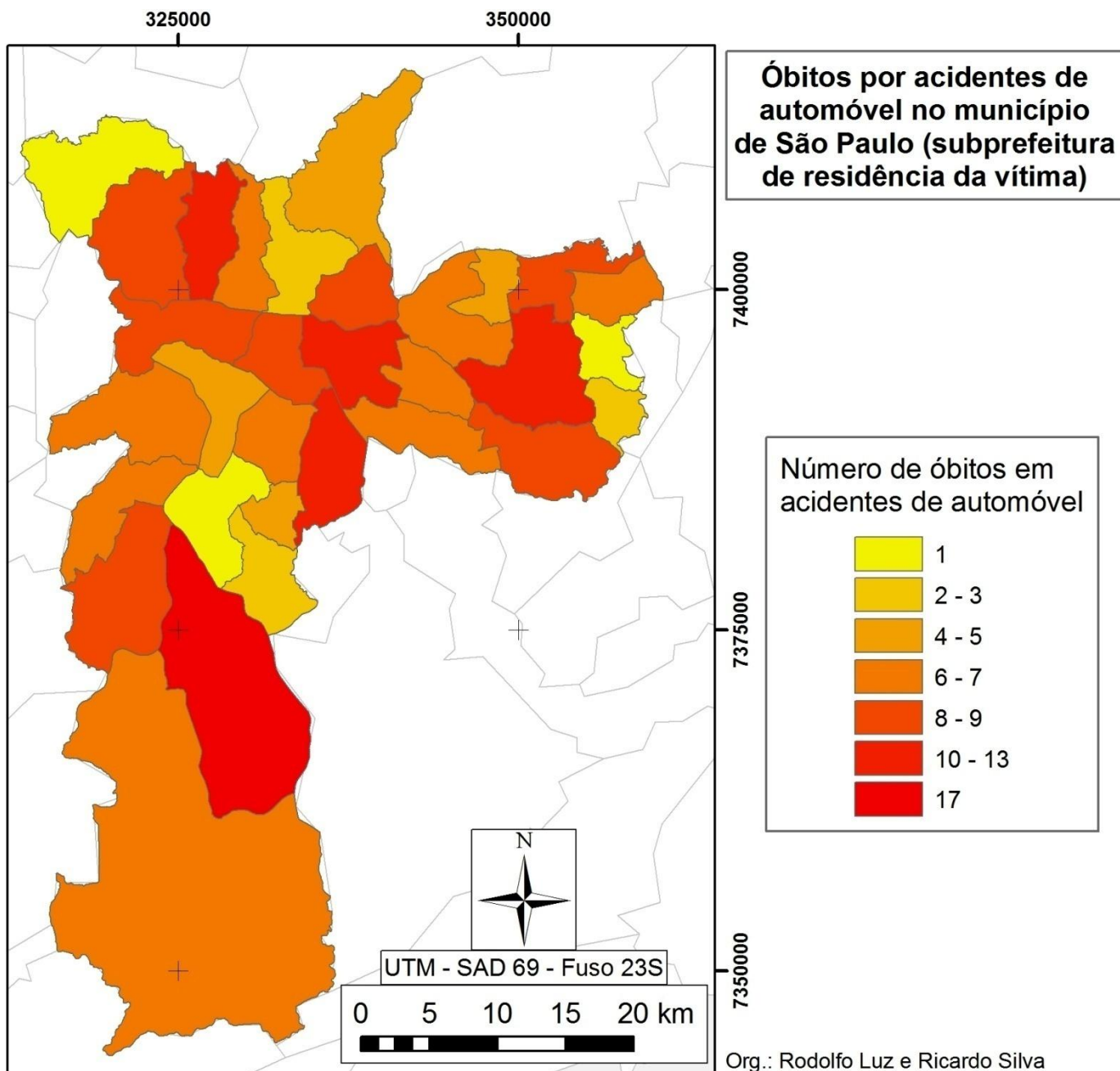


Fonte: SIM/SMS - CET/SMT - SFMSP

<<http://tabnet.saude.prefeitura.sp.gov.br/cgi/tabcgi.exe?secretarias/saude/TABNET/SIM/obito.def>>

**Mapa 47 – Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, por local de residência, município de São Paulo, 2011**

Fonte: [http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201\\_69\\_237\\_108.htm](http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201_69_237_108.htm). Último acesso 03/05/2014

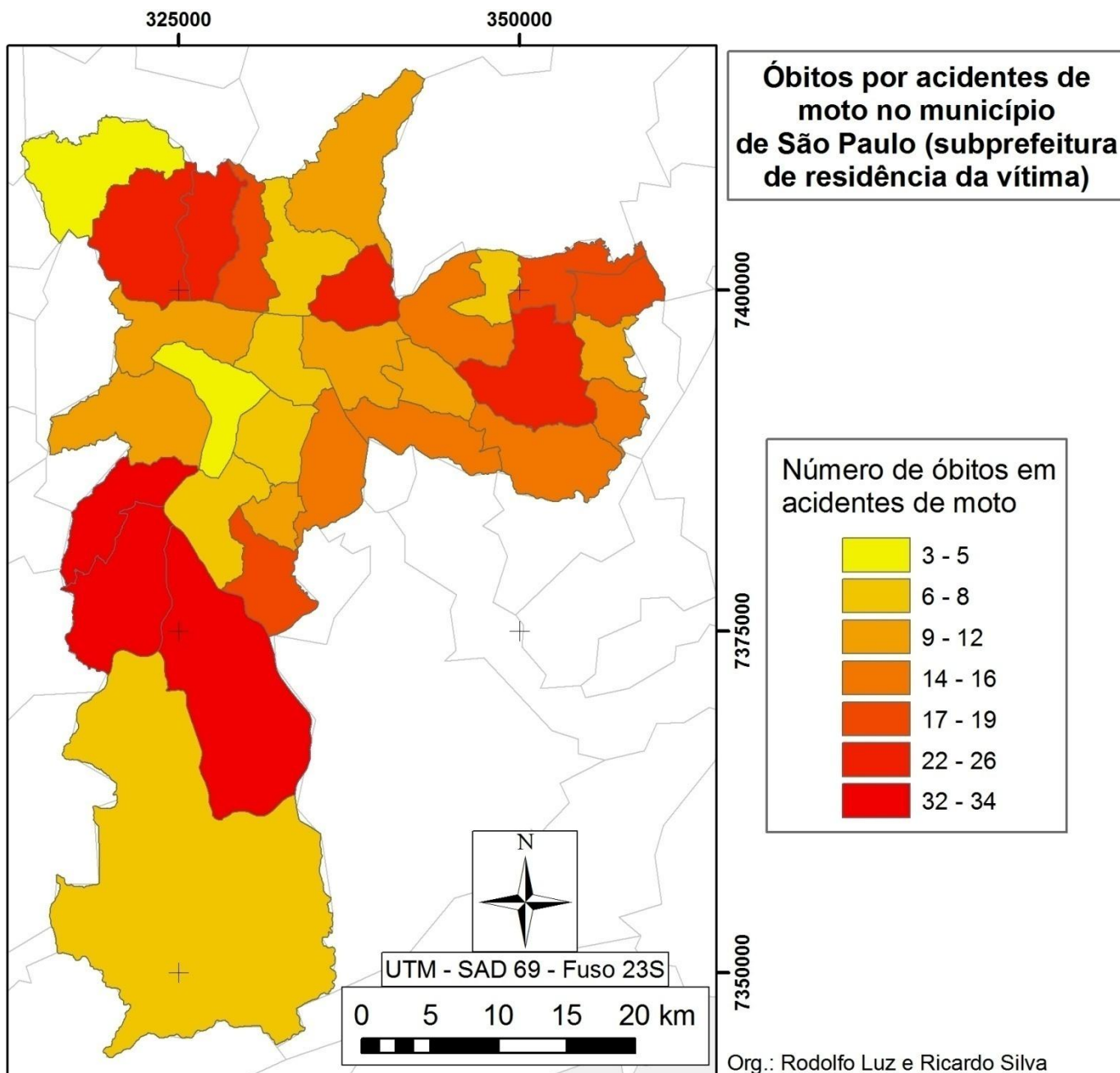


Fonte: SIM/SMS - CET/SMT - SFMSP

<<http://tabnet.saude.prefeitura.sp.gov.br/cgi/tabcgi.exe?secretarias/saude/TABNET/SIM/obito.def>>

**Mapa 48 – Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, envolvendo automóveis, por local de residência, município de São Paulo, 2011**

Fonte: [http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201\\_69\\_237\\_108.htm](http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201_69_237_108.htm). Último acesso 03/05/2014



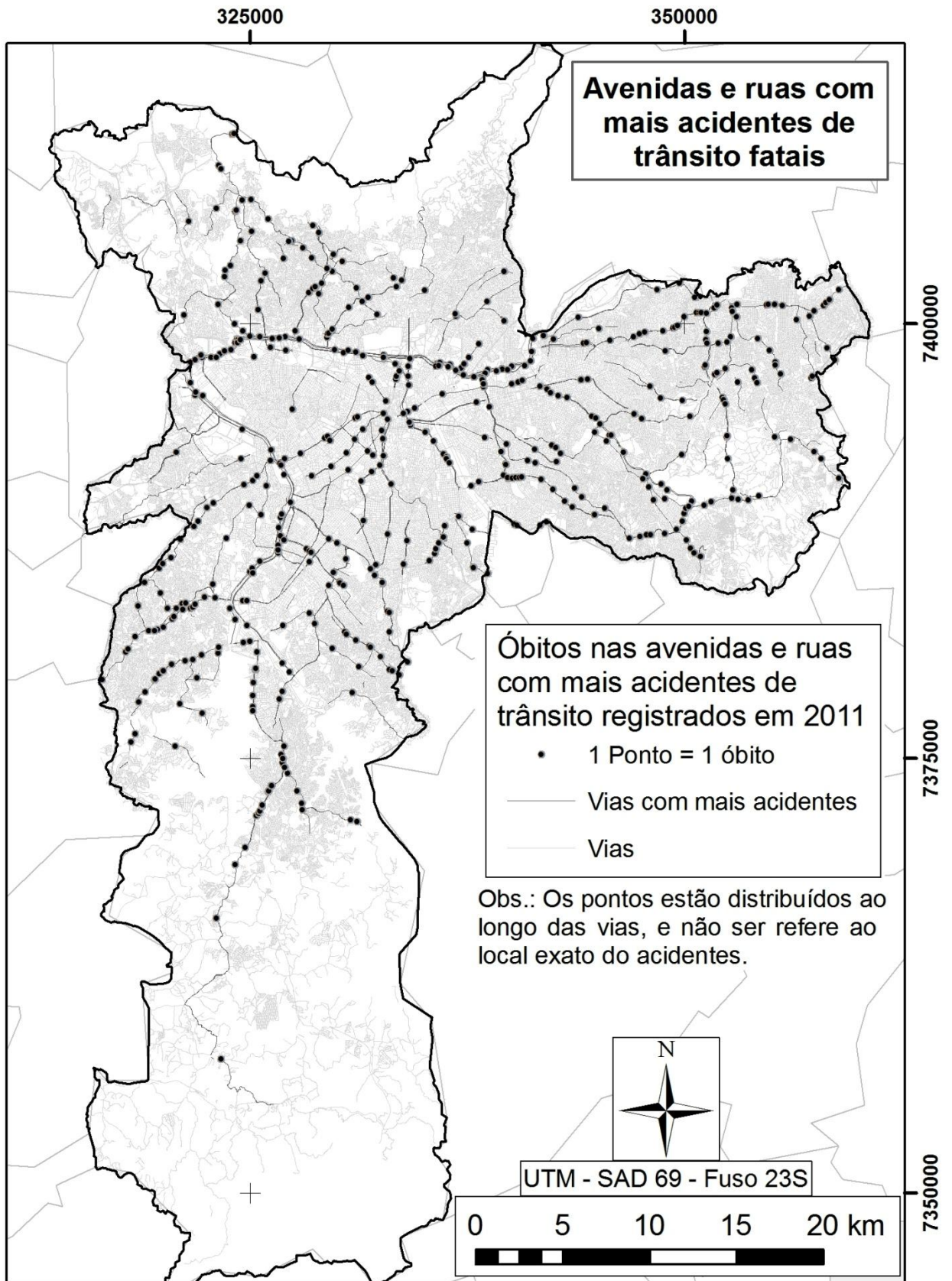
Fonte: SIM/SMS - CET/SMT - SFMSP  
 <<http://tabnet.saude.prefeitura.sp.gov.br/cgi/tabcgi.exe?secretarias/saude/TABNET/SIM/obito.def>>

**Mapa 49 - Mapa dos acidentes de Transportes Fatais, envolvendo motocicletas, por local de residência, município de São Paulo, 2011**

Fonte: [http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201\\_69\\_237\\_108.htm](http://tabnet.datasus.gov.br/csv/A210035201_69_237_108.htm). Último acesso 03/05/2014

No que se refere aos acidentes fatais com base na sua ocorrência nas ruas e avenidas da cidade de São Paulo, no mapa 50, verifica-se que estes se distribuíram de modo relativamente equilibrado nas 50 avenidas e ruas mais perigosas da cidade de São Paulo (Mapa 44). Porém, é possível destacar as vias com maiores índices desses acidentes, sendo que a via mais perigosa foi a Marginal Tietê, com 54 acidentes fatais, seguida pela Marginal Pinheiros, com 23 acidentes fatais, a Estrada do M'Boi Mirim, com 18 acidentes fatais, Estrada de Itapecerica, com 18 acidentes fatais, Av. Prof. Luiz Ignácio A. Mello, com 17 acidentes fatais, Av. Sen. Teotônio Vilela, com 16 acidentes fatais, Av. São Miguel, com 16 acidentes fatais, Av. Sapopemba, com 16 acidentes fatais, Av. Aricanduva, com 15 acidentes fatais, Av. do Estado, com 14 acidentes fatais, Av. Raimundo P. Magalhães, com 14 acidentes fatais, Av. Atlântica, com 12 acidentes fatais, Av. Ragueb Chohfi, com 12 acidentes fatais, Av. Jacu-Pêssego, com 10 acidentes fatais e Av. Mal. Tito, com 10 acidentes fatais, o que representa uma maior concentração de vias mais perigosas fora da área do centro expandido de São Paulo.

Ou seja, é possível constatar que existe uma maior vulnerabilidade nas áreas periféricas da cidade de São Paulo no que concerne aos acidentes fatais por local de residência, e em especial, as pessoas moradoras dessas áreas que utilizam motocicletas. Não por acaso que as vias mais perigosas, em termos de acidentes fatais, passam a se concentrar nas áreas periféricas de São Paulo. O que demonstra as consequências de uma mobilidade precária a milhares de pessoas diante da ausência do Estado em promover melhores políticas de transportes e urbanas, que resolveriam, em partes, os seus problemas de mobilidade.



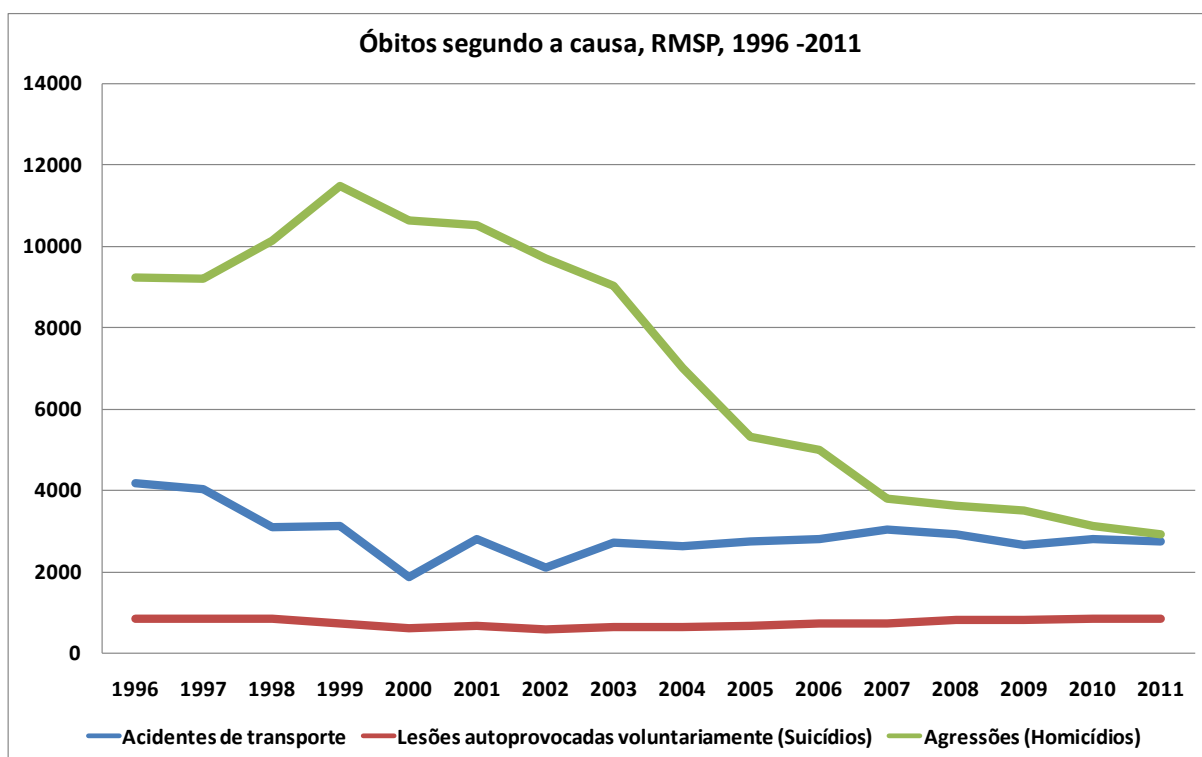
Fonte: CET (2012)

Org.: Rodolfo Luz e Ricardo Silva

**Mapa 50 – Avenidas e ruas com mais acidentes de trânsito fatais**

Fonte: CET, 2012

É neste sentido que os acidentes de transportes na RMSP tornam-se uma das principais causas das mortes por causas externas. Fazendo uma comparação com as três principais causas das mortes externas, verifica-se que de 1996 a 2011 não houve praticamente alteração no que se refere aos suicídios, mas quando analisadas as mortes motivadas por acidentes de transportes, estas caíram cerca de 34%, mas nos óbitos provocados por suicídio houve uma queda em torno de 70%. É neste sentido, que em 2011, há apenas 150 mortes motivadas por homicídios a mais que as mortes motivadas por acidentes de transportes, o que se seguir esta mesma tendência, provavelmente já tenha ultrapassado (Gráfico 59).



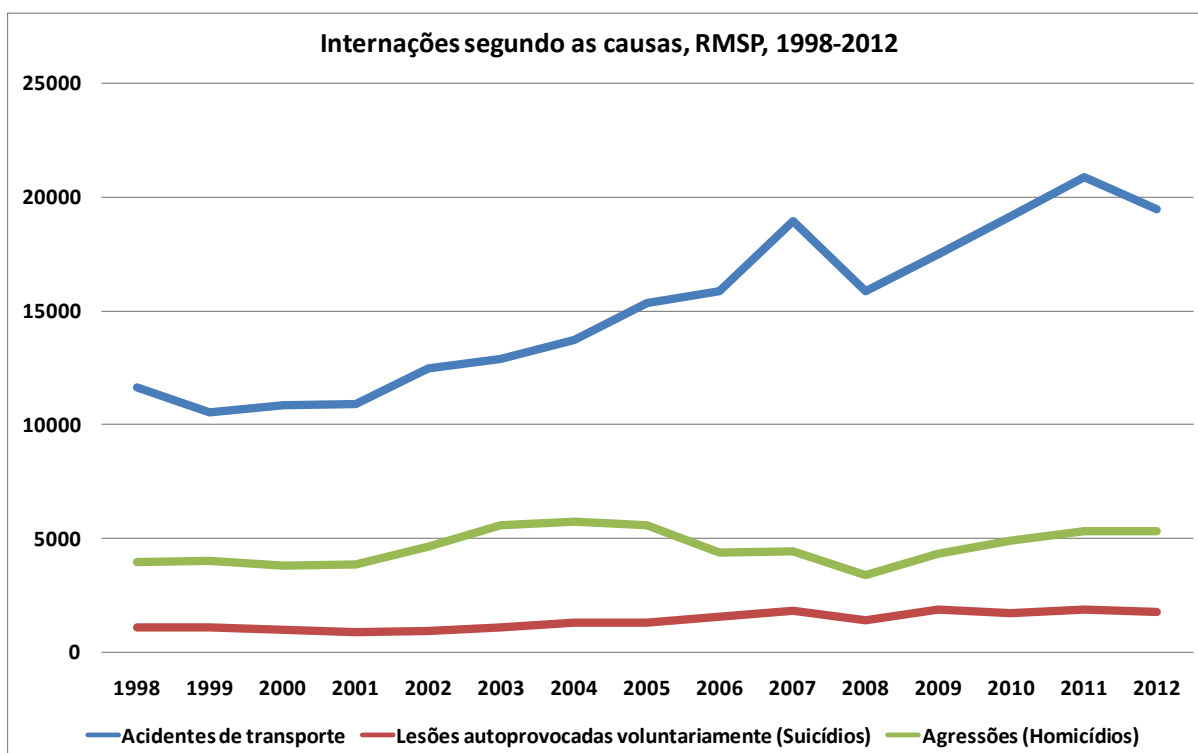
**Gráfico 59 – Óbitos segundo a causa, RMSP, 1996-2011**

Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/ Org. Ricardo B. Silva

Esse movimento traduz-se ainda mais quando analisamos as internações segundo as causas externas na RMPS, com dados disponíveis do Ministério da Saúde, do Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS)<sup>187</sup>; nos anos de 1998 a 2012, verifica-se um predomínio mais evidente dos acidentes de transporte em relação aos homicídios e suicídios. Na verdade, no que se refere às internações, houve uma evolução em todas as categorias, porém o maior crescimento percentual no período destaca-se realmente com os acidentes de transportes, com um aumento

<sup>187</sup> <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sih/cnv/eisp.def>. Último acesso em 08/05/2014.

de 67%, seguidos dos suicídios, com 61% e dos homicídios, com 33%. Porém, comparando estas categorias, em relação à proporção entre elas, em 1998, os acidentes de transportes concentravam 67%, os homicídios 24% e os suicídios, 9%. Já em 2012, ocorreu uma ampliação ainda maior para os acidentes de transportes com 73%, os homicídios diminuem para 20%, como também, os suicídios para 7% (Gráfico 60).



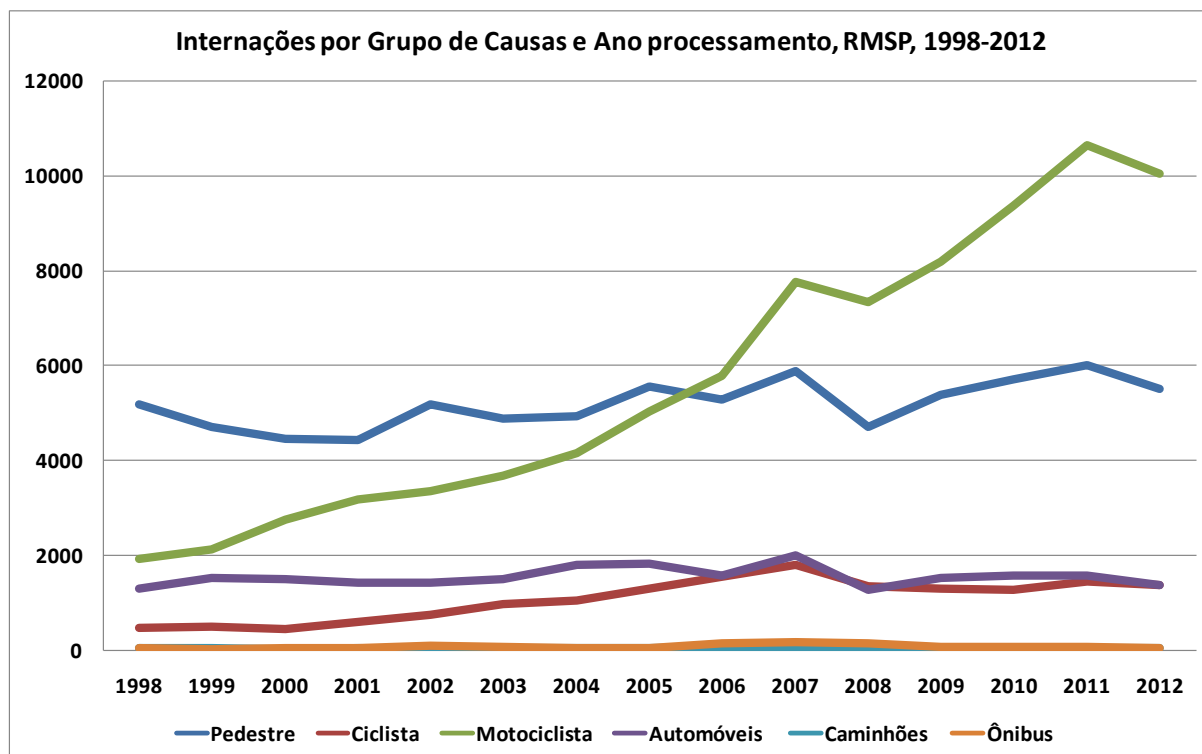
**Gráfico 60 – Internações segundo as causas, RMSP, 1998-2012**

Fonte: Ministério da Saúde - Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS). / Org. Ricardo B. Silva. <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sih/cnv/eisp.def>. Último acesso em 08/05/2014.

Analisando estas internações por causas externas relacionadas aos acidentes de transportes na RMSP, entre 1998 e 2012, segundo as categorias, constata-se que houve uma evolução geral, destacando a categoria dos motociclistas, que cresceram 423% no período citado. Porém, comparando estas categorias, em relação à proporção entre elas, em 1998 verifica-se que, em ordem decrescente, os pedestres compunham 58% das internações, seguidos pelos motociclistas com 21,5%, os ocupantes automóveis com 14,5%, os ciclistas com 5%, os ocupantes dos caminhões com 0,5% e os ocupantes dos ônibus com 0,5%. Em 2012, ocorreu praticamente uma inversão, os motociclistas ultrapassam os pedestres, com uma proporção de 55%, os pedestres com 30%, os ocupantes de automóveis com 7,5%,



quase sem diferença para os ciclistas com 7,5%, os ocupantes dos ônibus com 0,3% e os ocupantes dos caminhões com 0,2% (Gráfico 61).

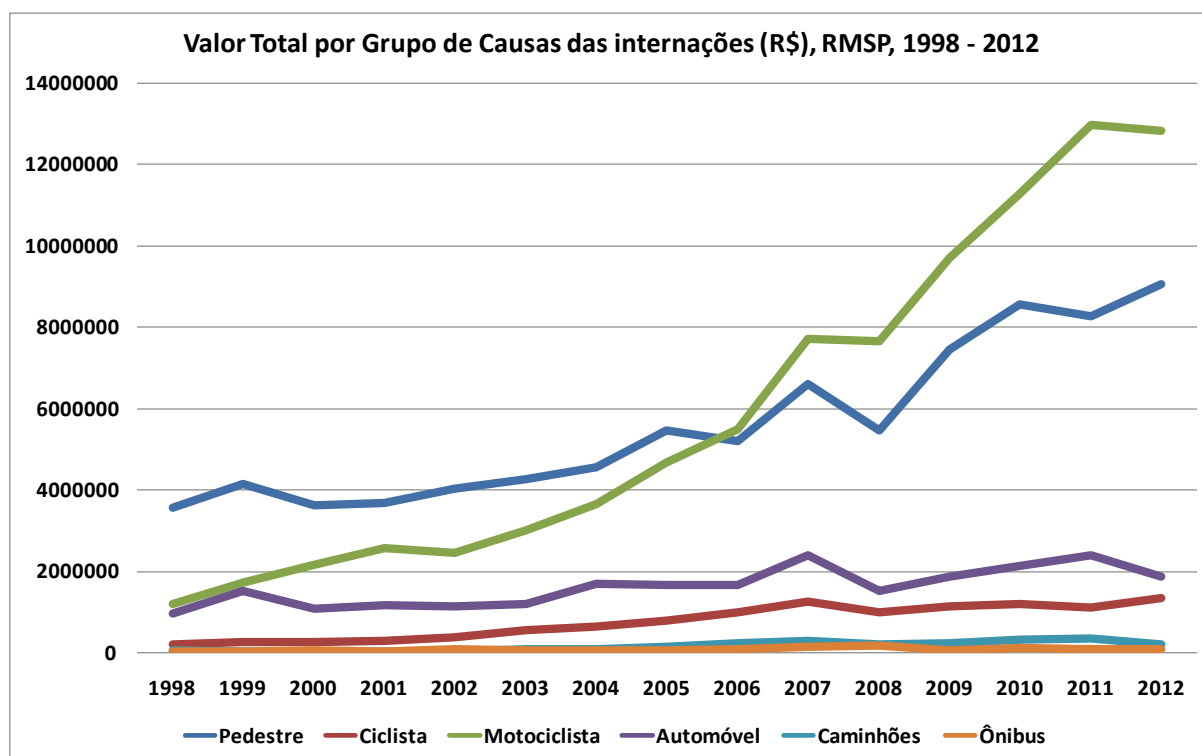


**Gráfico 61 – Internações por grupo de causas e ano processamento, RMSP, 1998-2012**

Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/ Ministério da Saúde - Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS) / Org. Ricardo B. Silva

Isso se reflete nos custos de internações por causas externas relacionadas aos acidentes de transportes na RMSP, de 1998 a 2012, do valor de R\$ 7,3 milhões para R\$ 26,2 milhões, uma evolução de 258%. Analisando estes custos por categorias, é possível verificar que os custos se concentravam em 1998 no grupo dos pedestres e, em 2012, passa para a categoria dos motociclistas. Em 1998, os custos com os pedestres giravam em torno de R\$ 3,5 milhões, seguido dos motociclistas com R\$ 1,1 milhões, os ocupantes dos automóveis com R\$ 950 mil, os ciclistas com R\$ 178,6 mil, os ocupantes dos caminhões com R\$ 45,3 mil e os ocupantes dos ônibus com R\$ 28,1 mil. Já em 2012, os custos passam a se concentrar com os motociclistas, na ordem de R\$ 12,8 milhões, seguidos pelos pedestres com R\$ 9 milhões, ocupantes dos automóveis com 1,8 milhões, os ciclistas com R\$ 1,3 milhões, os ocupantes dos caminhões com R\$ 207,3 mil e os ocupantes de ônibus com R\$ 77,2 mil, que respectivamente, representa uma evolução dos custos de 1998 a 2012, de aproximadamente 1.063% dos

motociclistas, 157% dos pedestres, 89% dos ocupantes dos automóveis, 112.140% dos ciclistas, 16.200% dos ocupantes dos caminhões e 4.910% dos ocupantes de ônibus (Gráfico 62).

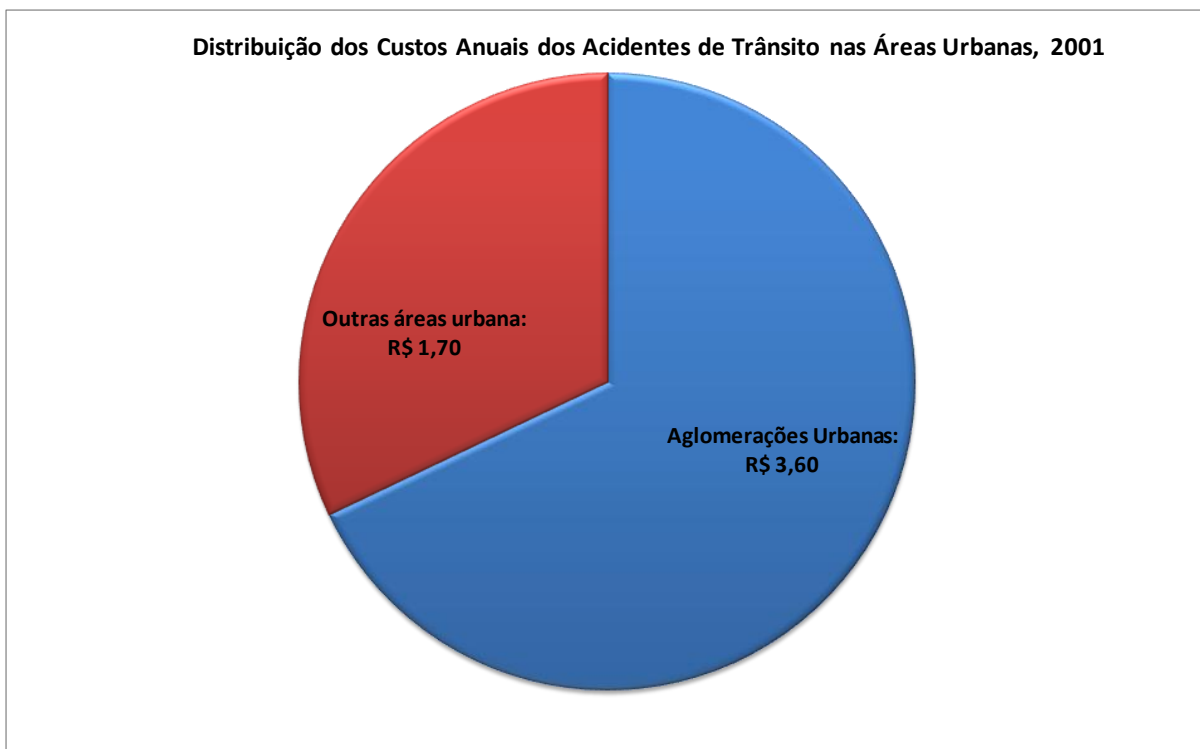


**Gráfico 62 – Valor total por grupo de causas das internações, RMSP, 1998-2012.**

Fonte: MS/SVS/DASIS - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM/Ministério da Saúde - Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS) / Org. Ricardo B. Silva

Com base em um estudo realizado pelo IPEA (2003) sobre os custos dos acidentes de transportes fatais nas 49 principais aglomerações urbanas do Brasil, verificou-se que chegaram aproximadamente a R\$ 3,6 bilhões de reais nestas principais aglomerações e considerando o total da área urbana o valor extrapola algo em torno de R\$ 5,3 bilhões reais (IPEA, 2003:33), que atualizado para o ano de 2014 corresponde, respectivamente, a 6,9 bilhões e a 10,8 bilhões de reais<sup>188</sup>(Gráfico 63).

<sup>188</sup> Com base no estudo do IPEA (2003) o cálculo da atualização foi baseado no índice IPCA do IBGE, entre os períodos de abril de 2003 a abril de 2014. <https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADA0/publico/corrigirPorIndice.do?method=corrigirPorIndice>. Último acesso em 18/08/2014.



**Gráfico 63 – Distribuição dos custos anuais dos acidentes trânsito nas áreas urbanas, 2001**

Fonte: IPEA, 2003/ Org.: Ricardo B. Silva/ Org. Ricardo B. Silva

Esses custos já atualizados vinculados às 49 principais aglomerações, relacionam-se a perda da produção com R\$ 2,8 bilhões, algo em torno de 42,8%, danos a veículo R\$ 1,8 bilhões, 28,8%, atendimentos médico-hospitalares, R\$ 871 mil, 13,3%, processos judiciais R\$ 239 mil, 3,7%, congestionamento com 206 mil, 3,1%, Previdenciários com R\$ 169 mil, 2,4%, Resgate de vítimas, 96 mil, 1,5%, reabilitação de vítimas, R\$ 77 mil, 1,2%, remoção de veículos, R\$ 62 mil, 0,9%, entre outros (Tabela 12).

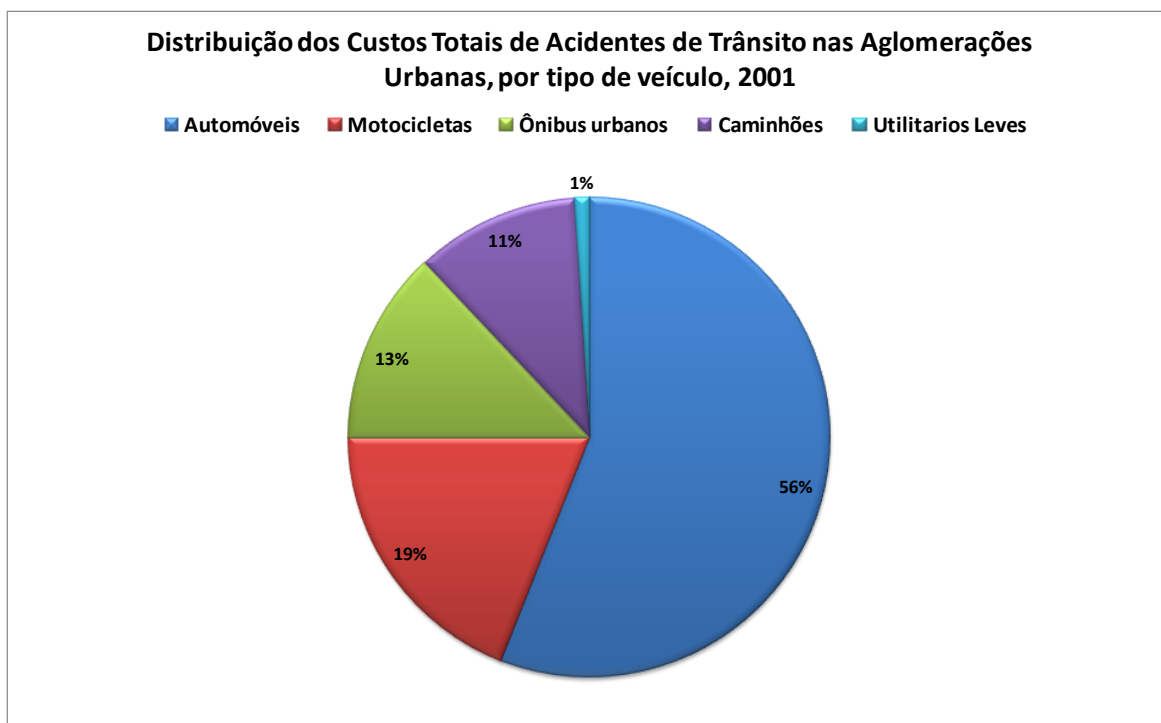
**Tabela 12 - Custos Anuais dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras, por componentes de custos, 2001**

<b>Componentes de Custos</b>		
	<b>R\$ mil (abril de 2003)</b>	<b>%</b>
<b>Perda de produção</b>	1.537.300	42,8
<b>Danos a veículos</b>	1.035.046	28,8
<b>Atendimento médico-hospitalar</b>	476.020	13,3
<b>Processos judiciais</b>	131.083	3,7
<b>Congestionamentos</b>	113.062	3,1
<b>Previdenciários</b>	87.642	2,4
<b>Resgate de vítimas</b>	52.695	1,5
<b>Reabilitação de vítimas</b>	42.214	1,2
<b>Remoção de Veículos</b>	32.586	0,9
<b>Danos a mobiliário urbano</b>	22.026	0,6
<b>Outro meio de transporte</b>	20.467	0,6
<b>Danos à sinalização de trânsito</b>	16.363	0,5
<b>Atendimento policial</b>	12.961	0,4
<b>Agentes de trânsito</b>	6.125	0,2
<b>Danos à propriedade de terceiros</b>	3.029	0,1
<b>Impacto familiar</b>	2.105	0,1
<b>Total</b>	<b>3.590.723</b>	<b>100,0</b>

Fonte: IPEA, 2003/ Org. Ricardo B. Silva

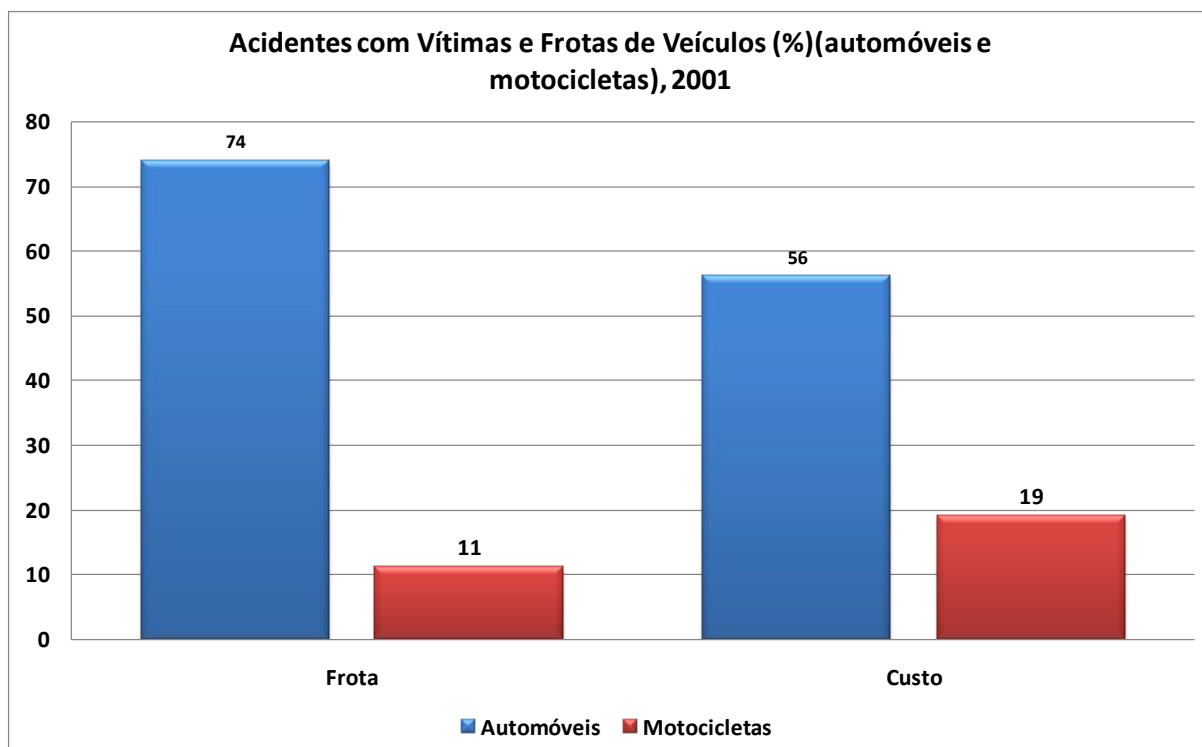
Neste estudo, os custos distribuem-se em 56% relacionados aos automóveis, 19% às motocicletas, 13% aos ônibus urbanos, 11% aos caminhões e 1% aos utilitários leves. Analisando os custos dos acidentes, entre os automóveis e as motocicletas, verifica-se que a primeira possui 75% da frota e a segunda 11%, porém no que se refere aos custos a proporção relacionadas às motocicletas, é maior proporcionalmente que a sua frota, em torno de 19% dos custos totais, o que

conferem aproximadamente R\$ 685 milhões nas 49 aglomerações urbanas (Idem, p.35) (Gráfico 64 e 65).



**Gráfico 64 – Distribuição dos custos totais de acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas, por tipo de veículos, 2001.**

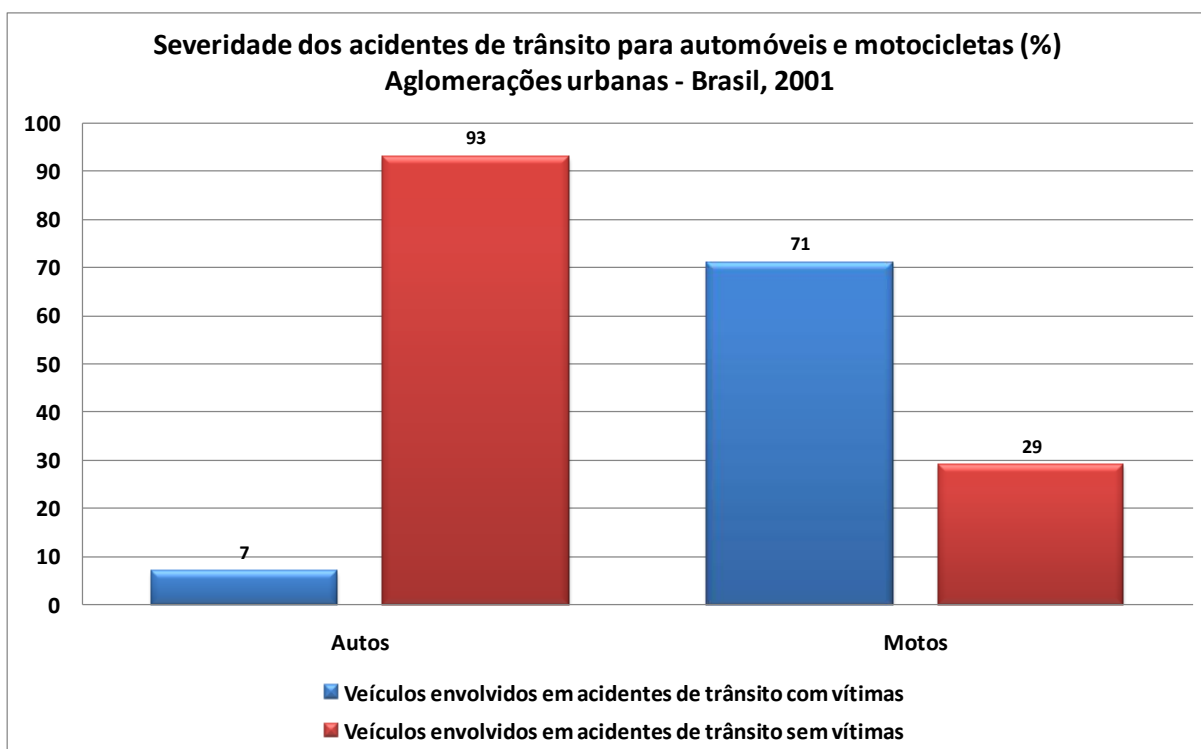
Fonte: IPEA, 2003/ Org.: Ricardo B. Silva



**Gráfico 65 – Acidentes com vítimas e frota de veículos (automóveis e motocicletas), 2001.**

Fonte: IPEA, 2003/ Org.: Ricardo B. Silva

É neste sentido que, segundo IPEA (2003), a severidade dos acidentes por tipo de veículo vincula-se, especialmente, às motocicletas; comparando os acidentes relacionados aos ocupantes de automóveis acidentados, sem vítima com 93% e, com vítima, 7%. Já em relação aos motociclistas acidentados, 29% são acidentados sem vítimas e 71% com vítimas, o que segundo a própria pesquisa ressalta a gravidade dos acidentes com motocicletas (Gráfico 66).



**Gráfico 66 – Severidade dos acidentes de trânsito para automóveis e motocicleta – aglomerações urbanas, Brasil, 2001**

Fonte: IPEA, 2003/ Org.: Ricardo B. Silva.

Enfocando os custos dos acidentes fatais no aglomerado de São Paulo, em valores atualizados em 2014, o montante chega a R\$ 2,1 bilhões, sendo R\$ 1,3 bilhões relacionadas aos automóveis e R\$ 255 milhões vinculados as motocicletas, que correspondem aproximadamente, respectivamente, 63% e 11% do total (IPEA, 2003). Ou seja, pode-se constatar, proporcionalmente, elevados índices de acidentes fatais e custos relacionados aos condutores de motocicletas, especialmente, os mais jovens que a utilizam seja como instrumento de trabalhos, os *motoboys* (Silva, 2011) ou como meio de deslocamento para trabalho, entre outros motivos, tornando-os, indubitavelmente, o grupo mais vulnerável dos transportes motorizados no trânsito de São Paulo.

Destarte, é possível constatar a vulnerabilidade que as pessoas estão submetidas aos acidentes de trânsito, vêm gerando altos custos econômicos e sociais que saem dos cofres públicos de São Paulo, sem contar, o custo incomensurável relacionado à perda da vida humana. É neste sentido que a ausência histórica de uma prioridade voltada às políticas de mobilidade para além do automóvel, vem induzindo cada vez mais a uma verdadeira hecatombe nas ruas e a vendas de SP.

### **5.3. Padrão Insustentável na Metrópole: crise da mobilidade e o problema ambiental**

O modelo autoviário impõe-se num contexto marcado pelo reiterado privilégio da circulação do automóvel na metrópole de São Paulo. Os automóveis, que tomam as ruas de assalto, já são mais de 7.879.220 em toda RMSP e que, como vimos, esse é um modelo de mobilidade pensada como um recurso que privilegia o acesso ao automóvel e/ou facilita a compra da motocicleta que, concomitantemente, vem relegando o transporte coletivo como ineficiente, mal distribuído pelo espaço e marcado pela precariedade, riscos, desconfortos e altos preços; doravante, constringendo e vulnerabilizando as pessoas e a cidade.

O resultado desse processo revela-se numa verdadeira crise da mobilidade em São Paulo, influenciada por altos índices de congestionamento, os quais, na cidade de São Paulo, em 2013, chegaram a 309 km de lentidão<sup>189</sup>, com uma velocidade média de 18,5 km/h (CET, 2012). Na RMSP, 23% das pessoas levam mais de 1 hora para chegar no trabalho (IPEA, 2013), resultando em enormes prejuízos econômicos na ordem dos 42 bilhões de reais<sup>190</sup>, como também elevando o índice de acidentes de transporte fatais na RMSP, em 2011, na ordem de 2.747 acidentes fatais (SIM, 2011), bem como responsáveis por boa parte dos problemas socioambientais, pois são os automóveis, por exemplo, o principais

---

<sup>189</sup>Jornal O Estado de São Paulo, 15/11/2013.

<sup>190</sup><http://www1.folha.uol.com.br/opinia/2013/12/1390275-marcos-cintra-o-transito-no-bolso.shtml>. Acessado em 27/12/2013.

responsáveis pelas emissões de gases poluentes na atmosfera da região metropolitana de São Paulo<sup>191</sup> (Cetesb, 2012).

Destarte, é diante de um modelo rodoviário urbano que empurra a metrópole para novas fronteiras espaciais e emperra e polui a cidade apinhada de carros, onde uma estruturação territorial desigual, marcada por uma região central pouco adensada, com muita oferta de infraestrutura de transporte e serviços diversos, em relação a uma periferia muito adensada, com pouca infraestrutura de transporte e serviços, só poderia tornar a vida na metrópole um lugar cada vez mais insuportável de se viver.

Atualmente, o automóvel - que é vendido como a promessa de se realizar essa verdadeira mobilidade sem limites - é, contraditoriamente, o instrumento de reprodução dessa desigualdade territorial. Mas muitos foram aqueles que embarcaram nesta promessa. Para tanto, a metrópole de São Paulo foi adaptada para dar conta dessa nova realidade. As áreas verdes e os rios dariam lugar às avenidas e vias expressas, as ruas e esquinas cheias de gente e encontros se esvaziariam para o carro passar. A cidade cinza, assim, despontaria motorizada, poluída, barulhenta e, contraditoriamente, cada vez mais lenta.

O documentário “*Entre Rios*”, dirigido pelo Caio Ferraz<sup>192</sup>, ajuda a compreender a formação socioespacial de São Paulo. Inicia mostrando a cidade desde o século XVI, quando era conhecida como São Paulo de Piratininga, que se originou encravada entre os rios Tamanduateí, Tietê e o ribeirão do Anhangabaú. Naquele intróito, os rios tinham funções fundamentais que garantiam a sobrevivência com a produção agrícola de subsistência, bem como tinham importante função de transporte, pois garantiam trocas comerciais com outras locais e regionais no Brasil. Entrementes, mesmo com toda essa importância, os rios foram paulatinamente canalizados, tamponados, transformando-se nas famosas avenidas de fundo de vale; foi assim que cada vez mais “o espaço das águas se tornaram espaço dos carros”.

---

<sup>191</sup> “As fontes móveis e fixas foram responsáveis pela emissão para a atmosfera de aproximadamente 138 mil t/ano de monóxido de carbono, 35 mil t/ano de hidrocarbonetos, 77 mil t/ano de óxidos de nitrogênio, 5 mil t/ano de material particulado e 9 mil t/ano de óxidos de enxofre. Desses totais, os veículos são responsáveis por 97% das emissões de CO, 77% de HC, 80% de NOx, 37% de SOx e 40% de MP”. <http://www.cetesb.sp.gov.br>. Acessado em 11/11/2013.

<sup>192</sup> ENTRE RIOS. Direção: Caio Ferraz. 25 min. 2009. <http://www.youtube.com/watch?v=Fwh-cZfWNlc>. Último acesso em 02/08/2013.



Este documentário contou com depoimentos de importantes estudiosos da questão. Entre estes, destaca-se o da Geógrafa Odette Seabra, que disse o seguinte: “*a urbanização foi tão violenta que ocupou o lugar dos rios. Fomos nós que criamos as enchentes*”. Assim, as enchentes, diferentemente do que pensa o senso comum, não é resultado de uma catástrofe natural pura e simplesmente, mas antes, de uma produção social. Os rios, que até primeira metade do século XX, tinham inclusive uma função de lazer e recreação da população mais pobre que se banhava e jogava futebol nas suas margens, passariam a desaparecer para dar lugar a uma dita eficiência, como vimos, assim apregoada no famoso Plano de Avenida, empreendido por Prestes Maia, na década de 1930 em diante.

Um modelo urbano direcionado no cimento, pneu e petróleo, paulatinamente, foi transformando o chão e o céu da cidade em tons de cinza. Os espaços impermeabilizados para dar vazão aos carros e não às águas produziram enchentes – às quais inclusive, até o presente momento, o poder público insiste em atribuir a fatores naturais. As chuvas, que vêm religiosamente nas épocas de verão, arrastam consigo vidas humanas e prejuízos materiais. Isso pode ser corroborado a partir de um estudo desenvolvido por Eliane T. dos Santos, que constatou que na cidade de São Paulo e os demais municípios da RMSP, com base em 2008, geraram prejuízos aproximados de R\$ 336 milhões<sup>193</sup> (SANTOS, 2013, p.30).

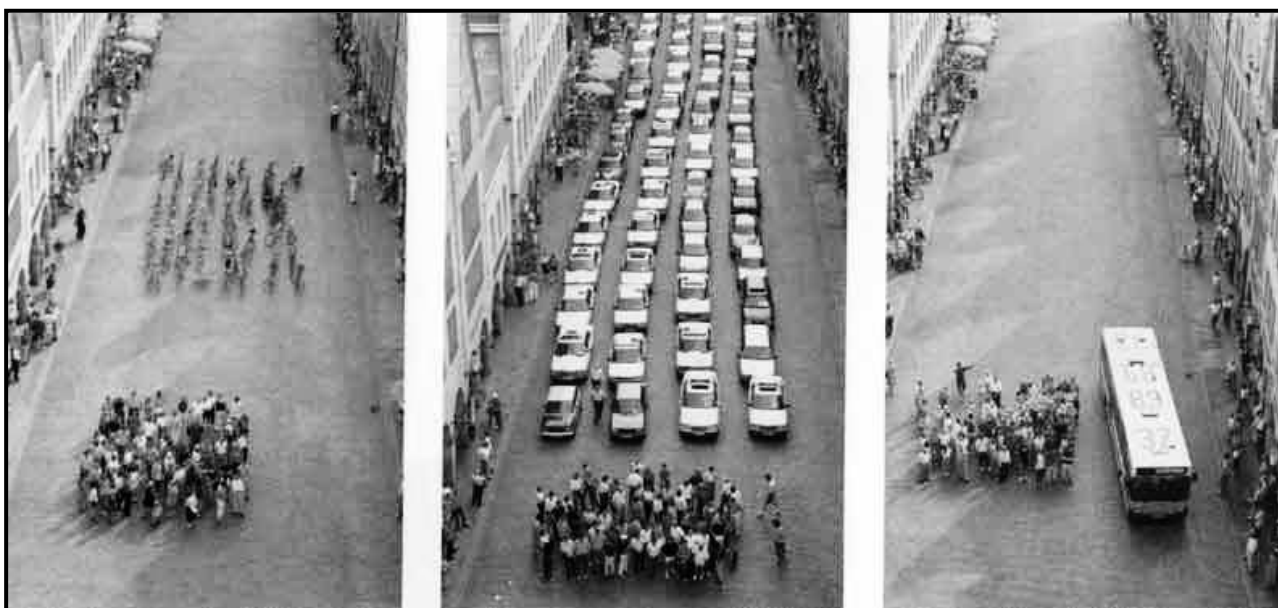
Além disso, o desaparecimento dos rios levou à paulatina transformação no modo de vida urbana em São Paulo, onde áreas de lazer são cada vez mais raras, o futebol que se decantava nas várzeas foi se restringindo à televisão, as ruas e avenidas voltadas à velocidade dos automóveis tornam-se cada vez mais inóspitas, expulsando as pessoas que fenecem inertes em seus condomínios fechados.

Uma explicação inicial para esta questão advém de uma afirmação de Milton Santos, que aponta o automóvel como “*o maior consumidor de espaço público e pessoal já criado pelo homem*” (SANTOS, 1990, p.82). De acordo com Vasconcellos, “*uma pessoa se deslocando de automóvel consome estaticamente quase oito vezes o espaço de uma pessoa se deslocando de ônibus*” (2000, p.42). Uma campanha realizada pela prefeitura de Münster, na Alemanha, - a partir de uma interessante comparação do uso do espaço em relação ao modo de transporte utilizado (bicicleta, automóvel e ônibus) pelas pessoas - vai ao encontro desta assertiva. Sendo assim,

---

<sup>193</sup> Considerando as perdas diretas e totais num raio aproximado de 200 m.

verifica-se que 72 pessoas são transportadas por 72 bicicletas, que exige 90 m<sup>2</sup>. Já os automóveis, com base na ocupação média de 1,2 pessoas por carro, requer um espaço de 1.000 m<sup>2</sup>. Por último, os ônibus, com uma ocupação de, em média, 72 pessoas, necessita apenas 30 m<sup>2</sup> e sem espaço para estacionamento permanente, uma vez que pode ser estacionado em outro lugar (Figura 27)<sup>194</sup>.



**Figura 27. Uso do espaço por Bicicleta, Automóvel e Ônibus.**

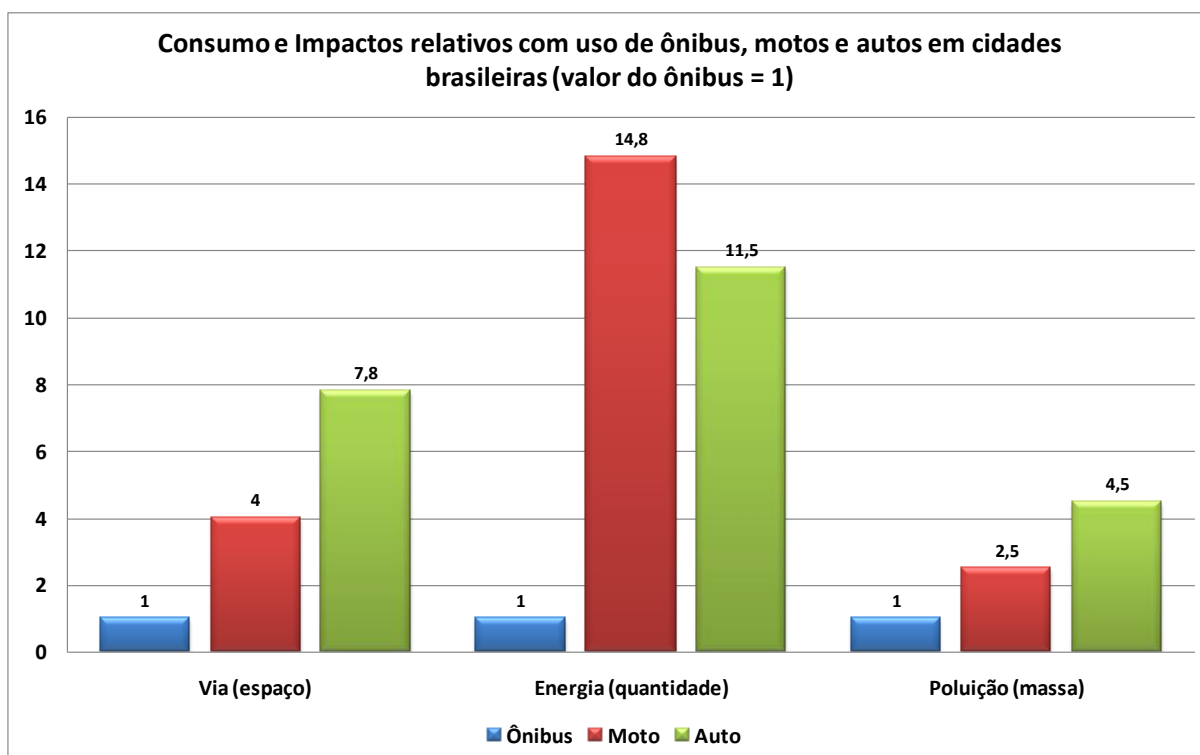
Fonte: <http://www.geo.sunysb.edu/bicycle-muenster/traffic.jpg>. Último acesso em 09/05/2014.

As políticas que efetivam a mobilidade como recurso, privilegiando o automóvel, traduzem uma irracionalidade de modo exacerbante na metrópole de São Paulo. Essa irracionalidade se revela como profunda iniquidade, pois favorece parcelas reduzidas da população (VASCONCELLOS, 2001, p.97). Tanto que, a partir dos dados disponíveis pelo Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP, em 2010, essas iniquidades aparecem seja em termos de consumo do espaço, como também em termos de energia e de poluição gerada. Com base nos ônibus como parâmetro de comparação a partir do valor 1<sup>195</sup>, verifica-se que em

<sup>194</sup>“Bicycle: 72 people are transported on 72 bikes, which requires 90 square meters; Car: Based on an average occupancy of 1.2 people per car, 60 cars are needed to transport 72 people, which takes 1,000 square meters; Bus: 72 people can be transported on 1 bus, which only requires 30 square meters of space and no permanent parking space, since it can be parked elsewhere”. <http://www.geo.sunysb.edu/bicycle-muenster/index.html>. Último acesso em 09/05/2014.

<sup>195</sup> Espaço viário (espaço físico do veículo mais espaço livre para circulação): autos (21m<sup>2</sup>); ônibus (54m<sup>2</sup>); motos (8m<sup>2</sup>). Ocupação média dos veículos: auto (1,5);ônibus (30); moto (1,1);Energia:consumo de combustível – auto (0,10 l/km); ônibus (0,4 l/km); moto (0,04 l/km); Emissão de poluentes (gramas/km): dados específicos da CETESB para o ano de 2008. <http://www.antp.org.br/5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/11/F975B0BA-5AAB-412D-9D63->

relação ao consumo do espaço, passageiros por quilômetros rodados, constata-se que o automóvel é o maior consumidor do espaço com 7,8, seguido pela motocicleta com 4; portanto, a motocicleta nesta relação consome mais espaço do que o ônibus. No que concerne à energia utilizada para o deslocamento, percebe-se que o automóvel lidera novamente com 4,5, seguido da motocicleta com 2,5. Já em termos de poluição, a motocicleta lidera com 14,8, seguida pelo automóvel com 11,5. Isto é, o uso de transporte individual acarreta um maior consumo de espaço viário e de energia (por passageiro transportado), muito maiores do que o uso do ônibus, como também possui valores extremamente mais elevados quando se trata de emissão de poluentes (Gráfico 67).



**Gráfico 67 – Consumo e impactos relativos com uso de ônibus, motos e autos em cidades brasileiras (valor do ônibus = 1)**

Fonte: ATNT/ Org. Ricardo B. Silva.

[http://www.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/11/F975B0BA-5AAB-412D-9D63-06071BBA2444.pdf](http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/11/F975B0BA-5AAB-412D-9D63-06071BBA2444.pdf). Último acesso em 08/05/2014.

O modelo autoviário possui um custo social para a metrópole paulistana muito maior se comparada ao transporte coletivo, representado pelos ônibus. Esse processo dificulta a realização da mobilidade baseada, o que Miralles-Guasch,

[06071BBA2444.pdf](http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/11/F975B0BA-5AAB-412D-9D63-06071BBA2444.pdf). Último acesso em 08/05/2014.

denomina de novo paradigma da sustentabilidade, onde a eficácia do transporte será determinada quanto mais baixa forem seus custos<sup>196</sup> (econômicos, temporais, ambientais e sociais) e quanto mais alto é seu nível de acessibilidade (MIRALLES-GUASCH, 2002).

A consideração de que o modelo autoviário possui um custo social mais elevado para metrópole paulistana e, por conseguinte, dificulta sua acessibilidade, é extraída com base no Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP, de 2010, onde é possível fazer um interessante comparativo no que tange aos custos relacionados à utilização desses modais que, para além da análise tradicional que se restringe à tarifa ou combustível, é dividida em custos sociais (poluição e acidentes) e do custo individual total e do custo individual de desembolso (que é percebido pelo usuário) incorridos pelos usuários ao usarem diferentes modos de transporte, em um deslocamento urbano hipotético de sete quilômetros de extensão<sup>197</sup>.

A conclusão que o estudo mostra é que o modo ônibus apresenta menor valor de custo total para um deslocamento urbano médio de sete quilômetros, em torno de R\$ 2,00 a R\$ 2,50. O modo automóvel a gasolina e automóvel a álcool apresentam o maior custo total de deslocamento, em torno de duas vezes superior ao custo da utilização do ônibus (cerca de R\$ 5,50 a R\$ 5,80). A motocicleta apresenta um custo total intermediário, em torno de R\$ 3,50, cerca de 50% superior aos custos dos

---

<sup>196</sup>“Econômicos: são os mais evidentes por serem os mais visíveis; os temporais, incluem o tempo de deslocamento ‘porta a porta’; ambientais, com múltiplos impactos no meio ecológico, ambiental e territorial. Os assumem o conjunto da sociedade; sociais, com os ambientais, são assumidos coletivamente na forma de vítimas de acidentes, expulsados do espaço público e excluídos sociais” (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA; FRONTERA, 2003).

<sup>197</sup>“O custo social foi estimado utilizando os dados de custos de acidentes e de poluição do relatório geral do sistema de informações, para os modos ônibus, automóveis e motocicletas. Eles representam dois dos vários impactos negativos que podem ser causados pelo transporte motorizado e que devem ser computados quando são analisadas as condições de transporte de uma sociedade. Assim, a análise feita apenas com os custos individuais descritos a seguir é limitada, devendo ser entendida apenas como uma análise do ponto de vista exclusivamente individual, da pessoa que usa cada modo (e não da sociedade). É importante ressaltar que este custo social, por ser representado pela média das cidades do sistema de informação, pode apresentar variações no caso de cada cidade, por suas condições específicas de trânsito e de segurança viária, mas sem alterar significativamente a dimensão relativa do impacto gerado. Para efeito de estimativa do custo individual total, para os ônibus foi considerado o valor da tarifa (plena e de vale-transporte), enquanto para o caso dos modos individuais motorizados (automóvel e motocicleta) foram considerados os custos de desembolso mais os custos incorridos na propriedade dos veículos, como seguro, impostos, depreciação e manutenção. Foi considerado como custo individual de desembolso para o modo ônibus o valor da tarifa (plena e de vale-transporte), enquanto para os modos individuais motorizados (automóvel e motocicleta) foi considerada a soma dos gastos com combustíveis e estacionamento (que afeta parte das viagens). No caso do custo individual do vale-transporte para o usuário foi considerado o valor do desconto máximo de 6% sobre um e dois salários mínimos”. <http://www.antp.org.br/5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/11/F975B0BA-5AAB-412D-9D63-06071BBA2444.pdf>. Último acesso em 08/05/2014.

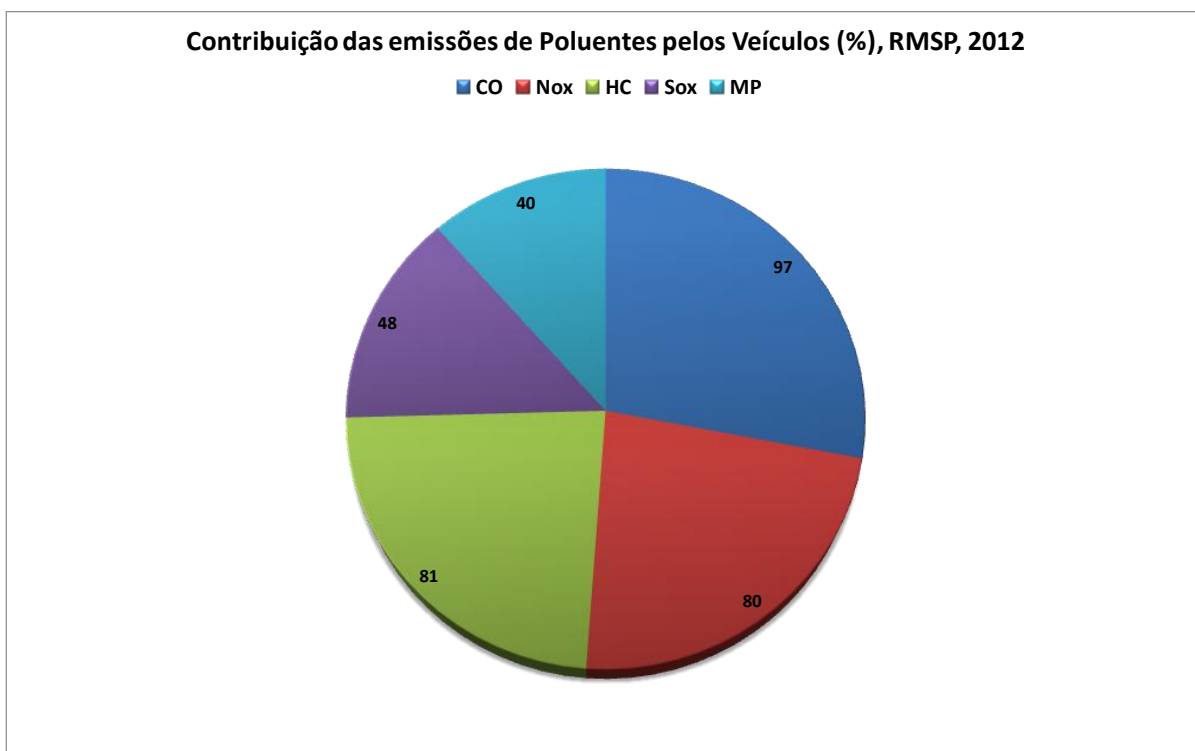
ônibus. Em resumo, esta pesquisa apresenta os valores estimados do custo total (social e individual) de deslocamento para uma viagem de sete quilômetros com ônibus, moto e auto (gasolina e álcool); na cidade de São Paulo, os ônibus totalizaram R\$2,90, as motocicletas R\$ 3,38, o automóvel a gasolina R\$ 6,73 e automóvel a álcool R\$ 6,81.

Uma das consequências mais imediatas dessa iniquidade na política dos transportes relaciona-se aos problemas ambientais, que segundo M. Souza “*são todos aqueles que afetam negativamente a qualidade de vida dos indivíduos no contexto de sua interação com o espaço, seja o espaço natural (estrato natural originário, fatores geoecológicos), seja, diretamente, o espaço social*” (SOUZA, 2000, p.117), com destaque à intensificação dos índices de poluição atmosférica em São Paulo, que vem expondo de maneira mais incisiva a vulnerabilidade à qual as pessoas estão submetidas, em resultado de uma mobilidade pensada como recurso.

Como forma de corroborar esta assertiva, utilizando os dados obtidos a partir dos relatórios da CETESB, é possível constatar, de fato, que os problemas de qualidade do ar ocorrem principalmente em função dos poluentes atmosféricos<sup>198</sup> provenientes dos veículos na RMSP, isso porque do total das emissões de poluentes para a atmosfera na RMSP, os veículos são responsáveis por 97% das emissões de CO, 81% de HC, 80% de NO<sub>x</sub>, 48% de SO<sub>x</sub> e 40% de MP (Cetesb, 2013) (Gráfico 68).

---

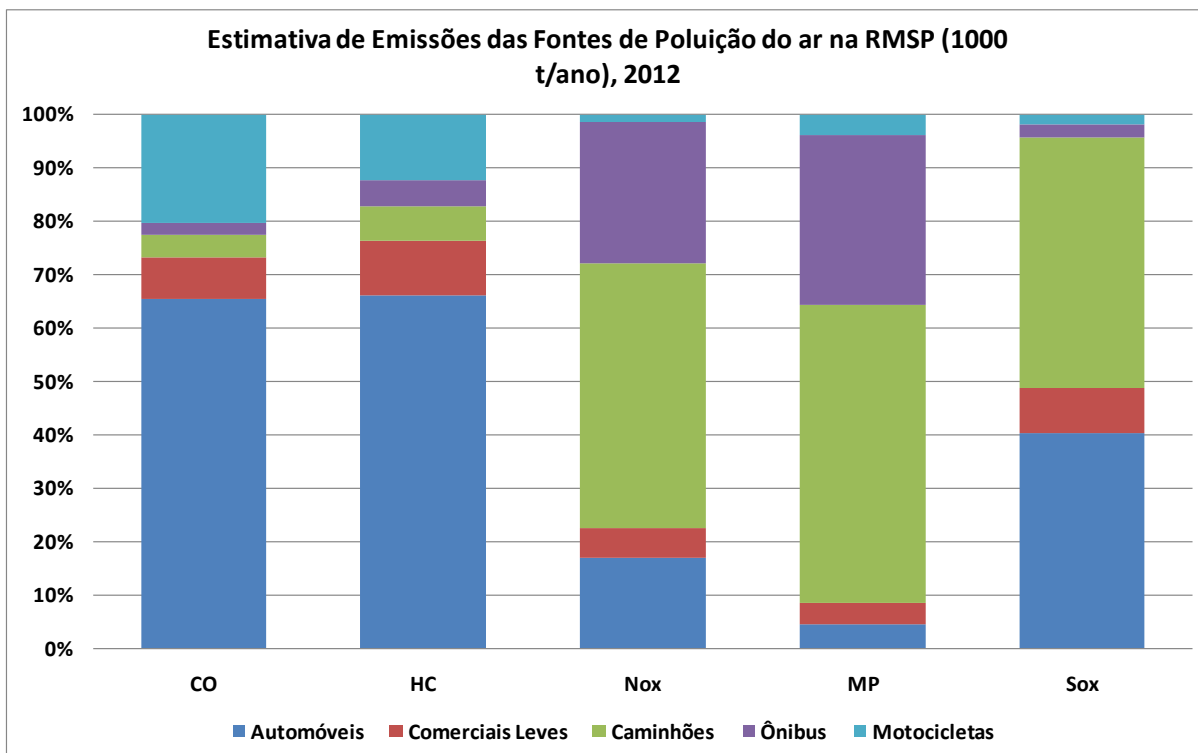
<sup>198</sup>“O nível de poluição atmosférica é determinado pela quantificação das substâncias poluentes presentes no ar. Conforme a Resolução CONAMA No 3 de 28/06/1990, considera-se poluente atmosférico ‘qualquer forma de matéria ou energia com intensidade e em quantidade, concentração, tempo ou características em desacordo com os níveis estabelecidos, e que tornem ou possam tornar o ar impróprio, nocivo ou ofensivo à saúde, inconveniente ao bem-estar público, danoso aos materiais, à fauna e à flora ou prejudicial à segurança, ao uso e gozo da propriedade e às atividades normais da comunidade’” (Cetesb, 2012).



**Gráfico 68 – Contribuição das emissões de poluentes pelos veículos, RMSP, 2012.**

Fonte: Cetesb, 2013/ Org. Ricardo B. Silva

No que se refere às estimativas de emissão de poluentes na RMSP por categoria de veículo, em 2012, constata-se que os automóveis são a principal categoria em termos de emissão de monóxido de carbono, com 65,5%, seguido pelas motocicletas com 20,3%, comerciais leves com 10,2%, caminhões com 4,2% e ônibus com 2,2%. Os automóveis são também os maiores emissores de hidrocarbonetos, com 66,1%; na sequência, as motocicletas com 12,3%, os comerciais leves com 10,2%, caminhões com 6,5% e ônibus com 5%, sendo os automóveis a gasolina os maiores emissores de CO (43,6%). Nestes dois itens, destacam-se as motocicletas que, apesar de uma frota menor, possuem uma participação relativamente mais alta. No que concerne à emissão de óxidos de nitrogênio, destaca-se a participação dos veículos pesados, caminhões com 49,8% e os ônibus com 26,5%, seguidos dos automóveis com 16,9%, dos comerciais leves com 5,4% e motocicletas com 1,4%. Isso se repete em termos de materiais particulados, pois os caminhões concentram 55,8%, os ônibus com 31,9%, os automóveis com 4,4%, os comerciais leves com 4,2% e motocicletas com 3,7%. No que concerne ao óxido de enxofre, os caminhões continuam com a maior parcela com 46,9%, mas neste item, seguidos pelos os automóveis com 40,4%, os comerciais leves com 8,5%, os ônibus com 2,4% e motocicletas com 1,9% (Cetesb, 2013) (Gráfico 69).

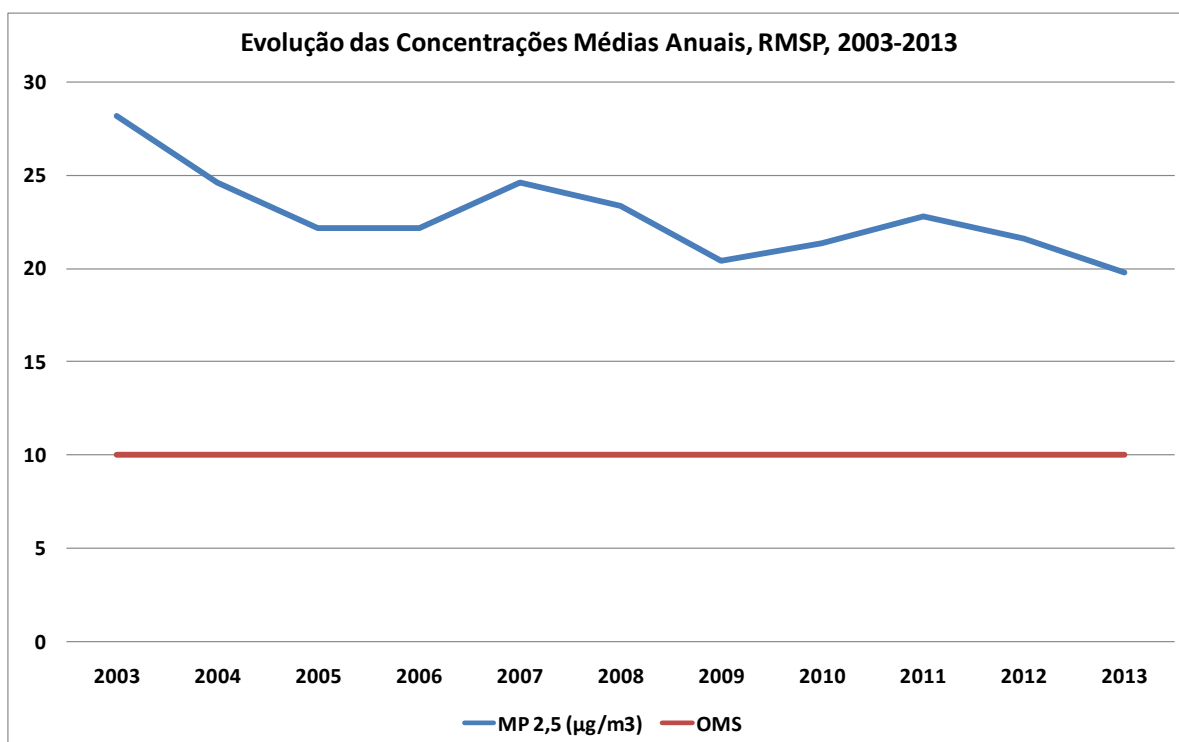


**Gráfico 69 – Estimativa de emissões das fontes de poluição do ar na RMSP (1000 t/ano), 2012.**  
 Fonte: Cetesb, 2013/ Org. Ricardo B. Silva

As consequências da poluição atmosférica são as mais nefastas possíveis sobre a saúde das pessoas que vivem numa grande metrópole como São Paulo. No que se refere ao monóxido de carbono (CO), este gás tem alta afinidade com a hemoglobina no sangue, substituindo o oxigênio e reduzindo a alimentação deste ao cérebro, coração e para o resto do corpo, durante o processo de respiração. Em baixa concentração causa fadiga e dor no peito, em alta concentração pode levar à asfixia e morte. Os hidrocarbonetos (HC) são precursores para a formação do ozônio troposférico e apresentam potencial causador de efeito estufa (metano). Os óxidos de nitrogênio (NOx) caracterizam-se por altas concentrações e podem levar ao aumento de internações hospitalares, decorrentes de problemas respiratórios, problemas pulmonares e agravamento à resposta das pessoas sensíveis a alérgenos. No ambiente, pode levar à formação de *smog* fotoquímico e às chuvas ácidas. Os óxidos de enxofre (SOx), entre os efeitos provocados à saúde, podem ser citados o agravamento dos sintomas da asma e aumento de internações hospitalares, decorrentes de problemas respiratórios. São precursores da formação de material particulado secundário. No ambiente, podem reagir com a água na atmosfera formando chuva ácida. Já em relação aos materiais particulados (MP), os estudos indicam que os seus efeitos sobre a saúde incluem: câncer respiratório,

arteriosclerose, inflamação de pulmão, agravamento de sintomas de asma, aumento de internações hospitalares e podem levar à morte<sup>199</sup>.

No que se refere à emissão de materiais particulados MP 2,5 na RMSP<sup>200</sup>, onde grande parte das emissões de material particulado tem origem veicular, verifica-se que houve melhoria nos níveis de concentração deste poluente de 2013 em relação a 2003. Porém, verifica-se que o nível deste poluente é praticamente o dobro na RMSP em relação ao parâmetro de 10 µg/m<sup>3</sup> definido pela OMS<sup>201</sup> (Gráfico 70).



**Gráfico 70 – Evolução das concentrações médias anuais, RMSP, 2003-2013**

Fonte: Cetesb, 2012, 2013/ Org. Ricardo B. Silva

\*Segundo a OMS o limite padrão das concentrações anuais são de 10 µg/m<sup>3</sup><sup>202</sup>.

<sup>199</sup> <http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/qualidade-do-ar/poluente-atmosf%C3%A9ricos>. Último acesso em 28/06/2014.

<sup>200</sup> Esta análise se valeu dos dados da CETESB (2012, 2013) que disponibilizou dados referentes ao MP10, porém para verificação do MP 2,5, valemo-nos da pesquisa Vormittag et. al. (2013), que analisou o nível do componente MP 2,5 entre 2006 e 2011 no Estado de São Paulo, baseado nas médias diárias de MP 2,5 e MP 10 na estação Congonhas (1 de janeiro a 31 de dezembro de 2011); calculou-se a razão MP 2,5/ MP 10, para se verificar o nível do componente MP 2,5 na concentração de MP10. Obteve-se o valor 0,63, ou seja, estima-se que 63% de MP 10 é composto por MP 2,5 em São Paulo. Utilizou-se o valor 0,6 para a conversão de todas as medidas MP10 para MP 2,5. O estudo foi realizado analisando-se apenas o poluente MP 2,5. Segundo a OMS, o MP10 pode conter de 0,3 a 0,8 MP 2,5 dependendo das características da localização geográfica, fontes de emissão, condições meteorológicas, população, e outras. <http://www.saudeesustentabilidade.org.br/>. Último acesso em 28/06/2014.

<sup>201</sup> <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/en/>. Último acesso 11/05/2014.

<sup>202</sup> <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/en/>. Último acesso 11/05/2014.



De um modo geral, a questão da poluição atmosférica torna-se um problema cada vez mais evidente para as pessoas que vivem nas grandes cidades ao redor do mundo, tanto que, de acordo com uma pesquisa coordenada por Vormittag et. al. (2013), a poluição atmosférica foi responsável, em 2011, pela morte de 2 milhões de pessoas no mundo, sendo que somente na RMSP morreram 7.932 pessoas por este motivo na RMSP e, na cidade de São Paulo, foram 4.655 óbitos. Ainda segundo esta pesquisa, em 2011, ocorreram no município de São Paulo cerca de 15.065 internações públicas por doenças específicas atribuíveis à poluição; já na RMSP, ocorreram 26.735 internações públicas com esta motivação, assim caracterizadas: câncer 3%, cardiovascular 36%, respiratório adulto 28% e respiratório criança 33%, gerando um gasto total na ordem de aproximadamente 31,2 milhões de reais na cidade de São Paulo e 88,2 milhões na RMSP (VORMITTAG et. al., 2013).

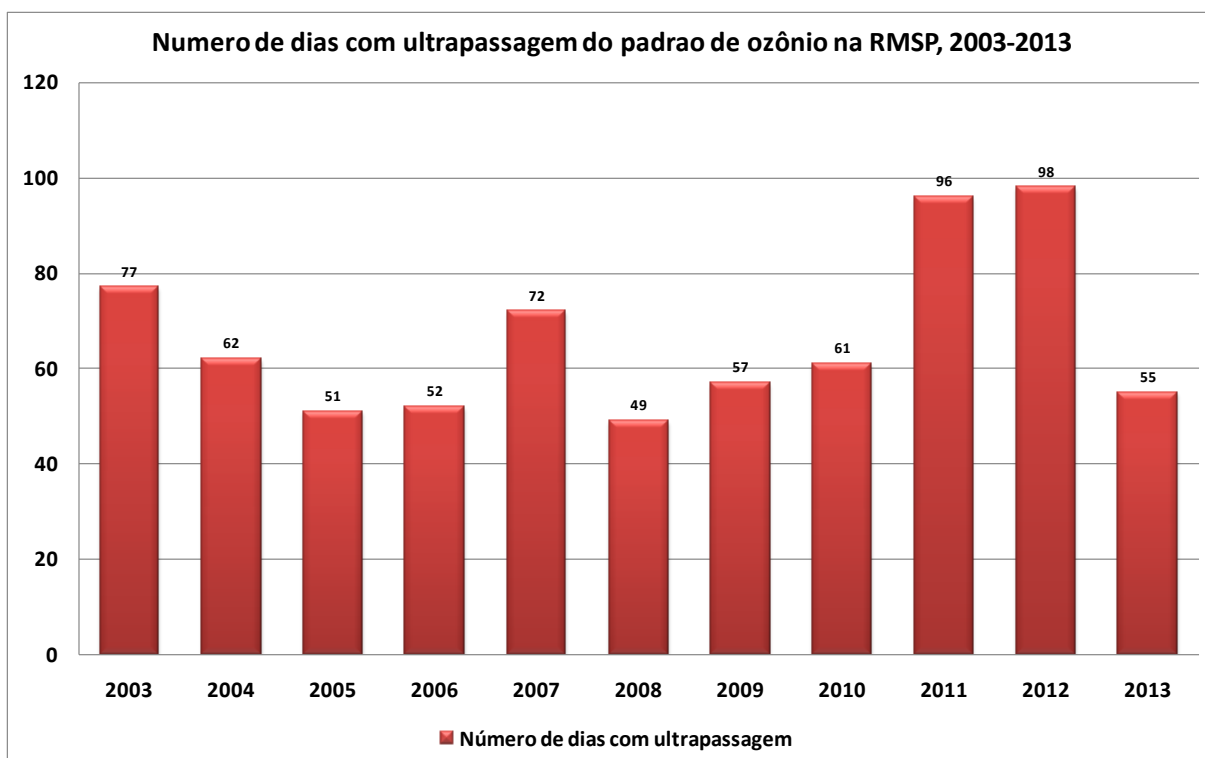
Outro problema relacionado à poluição atmosférica refere-se ao aumento da concentração de Ozônio (O<sub>3</sub>), pois C. H. Carvalho (2011:20), citando (JERRETT et al., 2009), mostra que, em regiões com alta concentração de O<sub>3</sub> na troposfera<sup>203</sup>, formadas pelos elementos chamados precursores do ozônio, principalmente os óxidos nitrosos (NO<sub>x</sub>) e hidrocarbonetos liberados na queima dos combustíveis fósseis, a probabilidade de uma pessoa morrer por problemas respiratórios aumentam em 30%, e a cada 10 pontos percentuais de aumento na concentração de ozônio este índice aumenta em 4%.

É neste sentido que a RMSP apresenta um alto potencial de formação de ozônio, uma vez que há grande emissão de precursores, principalmente de origem veicular; tanto que, analisando os dados da Cetesb entre 2003 e 2013, verifica-se que em todos os anos houve ultrapassagem no padrão de Ozônio na RMSP (Cetesb, 2012, 2013). Entre os efeitos à saúde estão: o agravamento dos sintomas de asma, de deficiência respiratória, bem como de outras doenças pulmonares (enfisemas, bronquites, etc.) e cardiovasculares (arteriosclerose). Longo tempo de exposição pode ocasionar redução na capacidade pulmonar, desenvolvimento de asma e redução na expectativa de vida<sup>204</sup> (Gráfico 72).

---

<sup>203</sup> A concentração de ozônio na camada estratosférica é benéfica à humanidade, pois protege a incidência de raios ultravioleta prejudiciais à saúde. Ao contrário disso, a alta concentração de ozônio em altitudes mais baixas causa problemas respiratórios nos seres humanos (CARVALHO, 2011, p.20).

<sup>204</sup> <http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/qualidade-do-ar/poluentes-atmosf%C3%A9ricos>. Último acesso em 28/06/2014.



**Gráfico 71 – Número de dias com ultrapassagem do padrão de ozônio na RMSP, 2003-2013**

Fonte: Cetesb, 2012, 2013/ Org. Ricardo B. Silva

\*Com base PQAr Nac.= Padrão Nacional de Qualidade do Ar =  $160\mu\text{g}/\text{m}^3$  - 1h

Apesar dessa problemática instaurada em torno da poluição atmosférica promovida pelos veículos automotores, é interessante frisar que algumas medidas mitigadoras foram sendo desenvolvidas há mais de vinte anos, tanto em escala nacional quanto em escala local. No que concerne à escala nacional, destaca-se o lançamento, em 1986, do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotivo (Proconve) que visava à redução das emissões de poluentes pelos automóveis e veículos comerciais negociados no Brasil (CARVALHO, 2011, p. 23). Em 1993, o Proconve passaria a ser consolidado, seguindo os passos das experiências dos países desenvolvidos, exigindo que os veículos e motores novos se enquadrassem em certos limites máximos de emissão de poluentes. E. Vasconcellos (2013, p.192) dividiu essa experiência em três fases, sendo a primeira entre 1988 e 1991, vinculada aos primeiros veículos com os novos padrões, com um carburador melhorado. Na segunda, de 1992 a 1996, os limites se tornaram mais restritivos, onde foram adotados os primeiros sistemas de injeção eletrônica, como também os primeiros catalisadores. De 1997 em diante, os veículos, dotados de injeção multiponto, já se equiparavam com as emissões produzidas nos países desenvolvidos, gerando, em 2008, uma redução média de 95% na emissão de poluentes em relação ao período pré-Proconve (Ibid., p.192).

Em relação aos veículos pesados com motores a diesel, pode-se constatar que participam expressivamente na emissão totais de MP, NOx e SOx, e não por acaso um dos temas mais relevantes foi o teor de enxofre contido no diesel – dada a sua periculosidade para a saúde humana – cujos valores eram muito superiores aos dos países desenvolvidos (Ibid., p.193). Para E. Vasconcellos, a evolução histórica dos limites do Proconve para veículos e motores pesados a diesel, baseando-se no modelo europeu, mostrou limites progressivamente mais restritivos em suas diversas fases. Para este autor, a fase do P6 do Proconve, - que passaria a atender novos limites e entraria em vigor em 2009, - não foi realizada em razão dos conflitos entre as agências reguladoras, já que a ANP não regulamentou a tempo a especificação do diesel S50 (com 50 ppm de teor de enxofre) e a Petrobras não disponibilizou esse combustível em quantidade suficiente para a realização de testes de motores. Diante desse impasse, o Conama resolveu aprovar a Resolução n.403/2008, instituindo a fase P7, com novos limites máximos de emissão de poluentes para motores a diesel de veículos pesados e que definiu as características básicas no óleo diesel S50 a serem seguidos (Ibid., 193-194).

As motocicletas passariam por um processo parecido, pois de acordo com Vasconcellos (2013, p.194), em 1994, as motocicletas contribuíam com menos de 2% das emissões de CO e HC na atmosfera da RMSP; porém, em 2008, sua participação nesta região aumentara para 17% para CO e 16% para HC. De acordo com E. Vasconcellos, as motocicletas não acompanharam a evolução da tecnologia de motores, injeção eletrônica e catalisadores, e sua emissão por km estavam de 10 a 20 vezes maiores que os automóveis da época. Para tanto, foi estabelecido o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares (PROMOT), 2003, que resultou na introdução da injeção eletrônica a este modal, como também, em 2009, as motocicletas começam a ser comercializadas com limites de emissões dos principais poluentes com os critérios estabelecidos para os automóveis, apesar de terem valores superiores (CARVALHO, 2011, p.24).

Porém, mesmo com os efeitos positivos decorrentes destas mudanças tecnológicas, o problema é que o intenso crescimento da frota de automóveis e motocicletas, o aumento dos congestionamentos e, praticamente uma ausência de uma política sistemática de transportes coletivos, acabou por reduzir de maneira mais abrangente os efeitos dessas medidas. É neste sentido que foram tomadas



Mas o estabelecimento do rodízio municipal desde 1997 tem uma motivação discutida perante a sociedade, no que se refere se a questão norteadora é mesmo a ambiental ou simplesmente mais uma tentativa de fluidez dos automóveis. No site da internet da CET-SP, no campo *Perguntas Frequentes*, uma resposta é bastante reveladora: “*Sabe-se que o rodízio ajuda a reduzir a poluição do ar, pois visa tirar 20% dos veículos das ruas nos horários de maior movimento. Mas a principal motivação da operação horário de pico é realmente melhorar o trânsito nesses horários, incentivando alternativas como a carona e o transporte coletivo*”<sup>206</sup>.

Entretanto, pode-se constatar que a motivação de melhorar o trânsito em São Paulo não vem se realizando. A explicação dessa política mal sucedida pode ser extraída a partir de uma matéria do Jornal O Estado de São Paulo que, em 2008, entrevistou o geógrafo Renato Balbim, pois para este “*a principal consequência (do rodízio) foi o estímulo ao aumento da frota de veículos e à circulação de carros*”. Além do mais, segundo R. Balbim: “*O rodízio de veículos na capital de São Paulo mais atrapalha a cidade do que ajuda, porque coloca o carro no foco das políticas para o transporte, aumenta a poluição e altera o ritmo de vida dos cidadãos*”<sup>207</sup>. Na sequência da matéria, Balbim explica as razões dessa ineficiência: “*o rodízio tirou de uma hora para outra 20% da frota de veículos das ruas. Com o tempo, o efeito passou a ser o contrário do que se esperava*”, pois “*muitas famílias compraram um outro veículo para fugir das restrições do rodízio municipal*”<sup>208</sup>.

Sem contar que, para Balbim, o rodízio distribuiu o problema da fluidez ao longo do dia que, segundo o pesquisador, vem alterando os ritmos da cidade: “*Quando a cidade distribui esse ritmo frenético durante o dia todo, as pessoas têm a sensação de caos constante, com muito barulho, movimento, e não consegue relaxar, sair para caminhar pela cidade*”. Aliado a isto, o rodízio municipal produziu novos problemas ambientais, já que segundo Balbim “*concentrou mais carros em circulação no horário entre 10 e 16 horas, faixa de maior incidência de luz solar. Quanto mais carros nas ruas, maior emissão de gás carbônico. E a luz solar sobre essa poluição produz mais ozônio*”<sup>209</sup>.

---

<sup>206</sup> <http://www.cetsp.com.br/perguntas-frequentes.aspx>. Último acesso em 08/05/2014.

<sup>207</sup> <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,rodizio-estimula-o-uso-de-carros-em-sp-diz-especialista,140788,0.htm>. Acessado em 09/05/2014.

<sup>208</sup> Idem.

<sup>209</sup> Idem.

Na escala local destaca-se também o programa de Inspeção Veicular Ambiental na cidade de São Paulo, que surgiu revestido de muita polêmica. Isso porque a empresa Controlar havia vencido a licitação, em 1996, na gestão do Prefeito Paulo Maluf. O contrato tinha duração de dez anos e chegou a ser anulado pela Justiça na gestão seguinte do Prefeito Celso Pitta. Mas, somente em 2007, o Prefeito Gilberto Kassab revalidou o contrato, contrariando o parecer técnico da prefeitura que recomendava nova licitação. Assim, em 2008, portanto, a empresa Controlar inicia o programa de inspeção veicular Ambiental na cidade de São Paulo, 12 anos depois que vencera a licitação<sup>210</sup>.

O argumento para realização desse programa vinculava-se à questão da necessidade de criar condições mínimas para uma qualidade de vida e ambiental desejada, a partir da tentativa de reduzir a poluição do ar em São Paulo, cuja maior parte é causada pelos veículos automotores. Segundo uma matéria do Jornal Folha de São Paulo, em 2012, a obrigatoriedade da inspeção veicular na cidade de São Paulo reduziu em 49% a emissão pelos automóveis<sup>211</sup>. Ainda nesta matéria, de acordo com o médico Paulo Saldiva, esta medida evitou 584 mortes na região metropolitana<sup>212</sup>.

Porém, apesar de certos avanços, este programa sofria uma série de críticas, já que não foi capaz de reduzir as emissões de Ozônio num contexto marcado pela ampliação dos congestionamentos<sup>213</sup>, como também a restrição de sua escala de abrangência municipal, que não leva em consideração os intensos fluxos regionais que se realizam cotidianamente em São Paulo. Aliado a estas questões de cunho mais técnico, tanto as denúncias de suspeita de corrupção entre a empresa Controlar e o Prefeito Gilberto Kassab<sup>214</sup>, quanto as polêmicas em torno das taxas obrigatórias para realização da inspeção veicular, R\$ 61,98<sup>215</sup>, colocaram em xeque uma experiência. O resultado dessas críticas não se reverteu numa forma de aprimoramento, mas antes, na suspensão da inspeção veicular e encerramento do

---

<sup>210</sup> <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz0905201103.htm>. Último acesso em 11/05/2014.

<sup>211</sup> <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/56751-com-vistoria-carro-solta-49-menos-monoxido-de-carbono.shtml>. Último acesso em 28/06/2014.

<sup>212</sup> Idem.

<sup>213</sup> “A explicação para isso, diz Saldiva, é que a formação dele ocorre tanto pela queima do combustível em si quanto pelo trânsito -com ele cada vez mais parado em São Paulo, o veículo queima cada vez mais combustível” Idem.

<sup>214</sup> <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,mp-pede-afastamento-de-kassab-por-fraude-na-inspecao-veicular-em-sp,802483>. Último acesso em 11/05/2014.

<sup>215</sup> <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz0905201103.htm>. Último acesso em 11/05/2014.

contrato com a empresa Controlarem outubro de 2013<sup>216</sup>. Sobre este tema, Luís Massoneto, secretário de Negócios Jurídicos, declarou para o Jornal Folha de São Paulo que “a nova licitação será lançada até o fim de outubro. Haverá inspeção em 2014”<sup>217</sup>.

A nova licitação chegou com um atraso de seis meses e, até o presente momento da redação desta pesquisa, o programa de inspeção veicular ainda não saiu do papel, pouco estudo técnico avançou para definir o melhor modelo e o que avançou foram as posições meramente políticas, que nada garante que tenha superado um modelo onde a questão ambiental não se traduza como um negócio. No fundo, esta questão relaciona-se de alguma forma com a questão da equidade energética já criticada na década de 1970 por Ivan Illich, pois para este o “*paradigma da circulação*” vincula-se ao consumo desmedido dos recursos pelos transportes motorizados (ILLICH, 2005). Portanto, faz-se necessário repensar uma mobilidade urbana sustentável, baseada num modelo urbano multifuncional, privilegiando o transporte coletivo e não-motorizado, valorizando o meio ambiente e colocando a vida humana no seu devido patamar.

---

<sup>216</sup> Jornal O Estado de São Paulo, 12/12/2013.

<sup>217</sup> Jornal Folha de São Paulo, 12/12/2013.

### III. PARTE

## Mobilidade e Poder

*“Carros à prova de bala  
Com vidros à prova de gente  
Cor fumê da indiferença  
E vão lambendo os cartões de crédito”*  
(Marcelo Yuka, Sangueaudiência)

*“Prefiro as máquinas que servem  
para não funcionar:  
quando cheias de areia de  
formiga e musgo – elas  
podem um dia milagrar de flores”*  
(Manoel de Barros, Livro Sobre o Nada)

*“Agora, estamos descobrindo que, nas  
cidades, o tempo que comanda, ou vai  
comandar, é o tempo dos homens lentos”*  
(Milton Santos, A Natureza do Espaço)



## 6. Capítulo: Gestão da Mobilidade Precária

### 6.1. Gestão da Mobilidade: conduzindo as condutas dos condutores

A metrópole de São Paulo, consumida e reproduzida nas suas múltiplas variáveis, vem canalizando toda sorte de mercadorias, pessoas e informações, sob a égide de um *imenso catálogo* normativo de condutas e comportamentos sociais.

A realidade objetiva, que se revela no trânsito como um verdadeiro caos, buzinas estridentes, xingamentos, disputas e competição pelo espaço, na verdade representa todo um cosmos de gestão da mobilidade que estabelece um padrão minimamente aceitável para o andamento ótimo dos negócios e relações cotidianas na metrópole paulistana.

Mas é no espaço que se compõem as normas, reproduzem-nas e põem-nas a circular, revestido de um conteúdo político, já que ordenando a dinâmica social e hierarquizando práticas socioespaciais e instituições, possibilita a delimitação de comportamentos e de classificação de ações sociais (GOMES, 2001, p.54). Pois é no espaço, ou melhor, são as políticas do espaço que, ao exprimir as relações sociais, reagem também sobre elas (SOJA, 1993, p.73; LEFEBVRE, 1999, p.27; GOMES, 2001, p.25), que se revela um território<sup>218</sup> (RAFFESTIN, 1993, p.143; GOMES, 2001, p.12), engendrado por relações de poder, na busca de um controle que estabelece normas de uso do espaço, regras de acesso, de circulação e mobilidade.

As mobilidades, que para T. Cresswell devem ser pensadas como um emaranhado de movimentos físicos, de significados e práticas, comportam em cada um desses elementos uma política (CRESSWELL, 2009, p.25), pois “*são simultaneamente produtos e elementos de produção de relações de poder*” (Ibid., p.37), isso porque segundo o autor: “*quem se pode mover, como e em que condições, são questão fundamentais da nossa época*” (Ibid., p.37). Para P. Adey,

---

<sup>218</sup>“O espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é resultado de uma ação conduzida por um ator signatário [...] em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente [...] o ator ‘territorializa’ o espaço” (RAFFESTIN, 1993, p.143). “Ele (o território) é assim uma parcela de um terreno utilizada como forma de expressão e exercício do controle sobre outrem” (GOMES, 2001, p.12)

"*Mover é ser político*" (2010, p.131), já que para este autor, "*mobilidades são sublinhadas por tomadas de decisões políticas e sentidos ideológicos que organizam a mobilidade e a possibilidade de mobilidade*" (Ibid., p.131).

Mas, para Cresswell, a mobilidade envolve uma política da hierarquia, da inclusão e da exclusão (CRESSWELL, 2009, p.36), no sentido de que algumas mobilidades são encorajadas e aceitáveis e outras são desencorajadas e inaceitáveis (Ibid., p.37). Essa mobilidade é analisada por D. Massey a partir de uma "*geometria de poder*", que revela a ação de grupos sociais na produção da mobilidade diferenciada:

*parece que tanto a mobilidade quanto o controle sobre ela refletem e reforçam o poder. Não se trata simplesmente de uma questão de distribuição desigual, de que algumas pessoas movimentem-se mais do que outras e que alguns tenham mais controle do que outros. Trata-se do fato de que a mobilidade e o controle de alguns grupos podem ativamente enfraquecer outras pessoas. A mobilidade diferencial pode enfraquecer a influência dos já enfraquecidos (MASSEY, 2000, p.179).*

E a metrópole de São Paulo, que é convertida em um nó de uma trama voltada para o consumo do espaço, e onde a produção da mobilidade vai contemplar uma mobilidade diferencial, no sentido de garantir a prevalência de certos grupos sociais. Toda uma gama de normas e instituições passará a regular, organizar e potencializar certos fluxos em detrimento de outros e, não por acaso, através e por meio do espaço que se busca majorar e administrar a aceleração dos movimentos a partir de uma gestão da mobilidade na metrópole paulistana.

É dessa maneira que a gestão da mobilidade, que se dá através e por meio do espaço, como forma de intervir e criar toda uma gama de regularidade e normatização geral entre os agentes que confluem em uma grande metrópole como São Paulo. Nesta metrópole, onde mais do que territorializar o poder, é necessário também fazê-lo fluir, já que a circulação de veículos e pedestres reflete-se numa espécie de *balé* sistêmico e caótico, num cenário cotidiano envolto de conflitos, de acidentes de toda espécie, poluição atmosférica e sonora que tomam o céu como esteio, e onde a gestão da mobilidade precisa garantir um tratamento global e ótimo da circulação geral no trânsito urbano de São Paulo.

Essa gestão dá-se a partir de uma prática socioespacial normatizante, visando uma gama de boas condutas e comportamentos dos motoristas como forma

de “conduzir as condutas dos outros” (FOUCAULT, 2006), de modo a tornar os agentes do trânsito *úteis, dóceis* e, antes de tudo, *produtivos*. É desse modo que a gestão da mobilidade está imiscuída na própria normatização da vida numa metrópole como a paulistana. Para M. Foucault, a passagem do processo de normatização dos corpos individualizados para a vida, que remete à política da sociedade moderna na transição do século XVIII para o XIX, baseada na gestão da população e de seus problemas como forma de normatização e regulamentação das condutas sociais, a partir de uma articulação – mais o que a substituição – do “*poder disciplina*” para “*biopolítica*”<sup>219</sup>(Ibid., p.154-155).

No fundo, a disciplina no âmbito da biopolítica<sup>220</sup> (Ibid., p.151) é convertida em regulamentação, como uma espécie de administração dos corpos pela gestão calculista da vida, para assegurar e garantir a vida, intervindo para fazer viver e aumentar a expectativa de vida da população em geral, prevenindo e evitando assim os descaminhos da morte, pois como diz Foucault: “*agora é sobre a vida e ao longo de todo o seu desenrolar que o poder estabelece seus pontos de fixação; a morte é o limite, o momento que lhe escapa*”(Ibid., p.151).

Essa “arte de governar” como uma espécie de administração dos corpos pela gestão calculista da vida, Foucault chamou de “*governamentalidade*”<sup>221</sup> (1979,

---

<sup>219</sup>Essa política de gestão efetiva dos corpos e da espécie no detalhe e na sua globalidade elucida muito bem dois polos de uma articulação, mais do que a substituição do poder disciplinar na transição do que Foucault chama de biopolítica: “*Um dos polos, o primeiro a ser formado, ao que parece, centrou-se no corpo como máquina: no seu adestramento, na ampliação de suas aptidões, na extorsão de suas forças, no crescimento paralelo de sua utilidade e docilidade, na sua integração em sistemas de controle eficazes e econômicos [...] que caracterizam as disciplinas: anátomo-política do corpo humano. O segundo, que se formou um pouco mais tarde, por volta da metade do século XVIII, centrou-se no corpo-espécie, no corpo transpassado pela mecânica do ser vivo e como suporte dos processos biológicos: a proliferação, os nascimentos e a mortalidade, o nível de saúde, a duração da vida, a longevidade, com todas as condições que podem fazê-los variar; tais processos são assumidos mediante toda uma série de intervenções e controles reguladores: uma bio-política a população [...] A velha potência de morte que simbolizava o poder soberano é agora, cuidadosamente, recoberta pela administração dos corpos, pela gestão calculista da vida*” (FOUCAULT, 2006, p.151).

<sup>220</sup>Essa questão é estudada de maneira mais aprofundada por Michel Foucault, em seu livro *História da Sexualidade*, que propõe pensar a gestão da vida a partir do *sexo* como um dos *objetos* e *alvos* privilegiado de investimento do “poder-saber”, que denomina de “*bio-política*’ para designar o que faz com que a vida e seus mecanismos entre no domínio dos cálculos explícitos”, revelando pela primeira vez na história o “*biológico refletindo no político*”, de outro modo, “*a entrada da vida na história – isto é, a entrada dos fenômenos próprios à espécie humana na ordem do saber e do poder – no campo das técnicas políticas*” (FOUCAULT, 2006, p.154-155)

<sup>221</sup>Para M. Foucault a “*governamentalidade*” refere-se a “*gerir a população não queria dizer simplesmente gerir a massa coletiva dos fenômenos ou geri-los somente ao nível de seus resultados globais. Gerir a população significa geri-la em profundidade, minuciosamente, no detalhe*” (FOUCAULT, 1979, p.291). Este autor vai mostrar que a origem dessa forma de governar do Estado moderno está ligada à ideia cristã do poder pastoral, que: “*Etimologicamente, e tomando as palavras ao pé da letra, o poder pastoral é o poder exercido pelo pastor sobre seu rebanho*” (Idem, 1978, p.52), sendo um tipo de poder “*que pretende conduzir e dirigir os homens ao longo de toda sua vida e em cada uma das circunstâncias da vida, um poder que consiste em querer controlar a*

p.291) que vai aparecer gerindo os problemas, seja no âmbito da segurança e ordem policial, repressiva, como também no que concerne ao controle e à normalização científica, nas suas virtualidades e probabilidades no trânsito. Os mecanismos de poder, baseados nos ditames da racionalidade da biopolítica na contemporaneidade, segundo Giorgio Agamben não se incumbem tanto de fazer viver, nem de fazer morrer, mas de *fazer sobreviver*. Ele cria *sobreviventes* e produz a *sobrevida*:

*Pois não é mais a vida, não é mais a morte, é a produção de uma sobrevida modulável e virtualmente infinita que constitui a prestação decisiva do biopoder de nosso tempo [...] A ambição suprema do biopoder é realizar, no corpo humano, a separação absoluta do vivente e do falante, de zoè e biós, do não-homem e do homem: a sobrevida* (AGAMBEN, 2008, p. 155).

É assim que, para Agamben, a sociedade contemporânea traduz-se como um verdadeiro “estado de exceção”, pois remete a uma relação entre a vida nua (biológica) e a vida política (qualificada), em que a vida é colocada em suspensão porque é retirada do âmbito da norma e abandonada, incluída por uma exclusão. É neste sentido que essa sociedade contemporânea tem sua vida jogada no centro do poder, imersa na “estupidez dos prazeres diários” (ZIZEK, 2011, p.60), produz uma vida encerrada em si mesma, tacanha, perde o movimento de experimentação, ao que S. Zizek se pergunta: “*Quem está realmente vivo hoje?*” e, continua, “*E se, ao nos concentrarmos na simples sobrevivência, mesmo quando é qualificada como ‘uma boa vida’, o que realmente perdemos na vida for a própria vida?*” (Ibid., p.112).

Mas a exacerbação das racionalidades empreendidas sobre a vida, vinculadas ao bem-estar de uma vida moldada e produzida como forma de garantir certa conduta, vai produzir toda uma forma de subjetivação e intimização da vida. É

---

*vida dos homens em seus detalhes e desenvolvimento, do nascimento à sua morte, e isso para lhes impor uma certa maneira de se comportar*” (Idem, 1978, p.52). Ou seja, um poder pastoral encarregado dos indivíduos, para conduzi-los, com a paciência e firmeza, em direção à salvação. Então, o entendimento da operatória das racionalidades de governo do Estado moderno, advindas do poder pastoral cristã, passa a ser fundamental, a fim de revelar os mecanismos das relações de poder que visam “conduzir a conduta dos outros”; já não mais no sentido de “*dirigir o povo para a sua salvação no outro mundo, mas, antes, assegurá-la neste mundo*” (Idem, 1995, p.238). De modo a realizar “*um conjunto de ações sobre ações possíveis; ele opera sobre o campo de possibilidade onde se inscreve o comportamento dos sujeitos ativos; ele incita, induz, desvia, facilita ou torna mais difícil, amplia ou limita, torna mais ou menos provável; no limite, ele coage ou impede absolutamente, mas é sempre uma maneira de agir sobre um ou vários sujeitos ativos, e quando eles agem ou são suscetíveis de agir. Uma ação sobre ações*” (Ibid., p.243). Esse “*exercício do poder consiste em ‘conduzir condutas’ e em ordenar a probabilidade [...] só se exerce sobre ‘sujeitos livres’, enquanto ‘livres [...] a liberdade aparecerá como condição de existência do poder*” (Ibid., p.244).

justamente em um contexto marcado pela glorificação da vida pela vida que as instâncias de poder definem a lógica de ser do seu exercício, determinando formas de intervenções e o que deve ser gerido pelo critério da urgência: uso de drogas ilícitas, sequestro, roubo a banco, terrorismo, controle da imigração e no trânsito.

Não por acaso, dentre as várias possibilidades de análise, a fim de tentar compreender esses mecanismos das instâncias de poder numa grande cidade como São Paulo, na transição do século XX para o XXI, na sua forma de intervenção, nas suas finalidades e no modo que desenvolvem, definindo normas de boas condutas e comportamentos sociais, atuando no sentido de majorar a vida, inclusive a vida nua, *matável*, que a gestão da mobilidade revela-se como um ângulo fundamental para flagrar a operatória dos mecanismos de poder no trânsito que vise garantir uma velocidade induzida e administrada, um controle razoável dos acidentes de trânsito, como também um nível aceitável no que concerne aos poluentes atmosféricos.

A vida, assim, governada positivamente, em seus aspectos mais minuciosos e globais, ordenando-a, modelando-a, controlando-a, de modo a favorecer seu desenvolvimento e bem-estar, revela, portanto, a operatória dos mecanismos de poder. Ou seja, a vida preservada, só o é no sentido de poder ser controlada, obediente e lucrativa, e no trânsito em uma grande metrópole como São Paulo não é diferente. A gestão da mobilidade que se vale de normas e regulamentações visa conduzir as condutas dos condutores no trânsito de São Paulo, que articuladas às dimensões políticas, econômicas e ideológicas cumprem parte fundamental dessa operatória. Aliado a isto, o contexto mais contemporâneo da gestão da mobilidade, amparada e dotada de uma intensa rede técnica, acirra ainda mais o controle sobre a vida que desenrola cotidianamente no trânsito de uma grande metrópole como São Paulo. Para G. Deleuze, esse processo revela a passagem da “sociedade disciplinar” para a “*sociedade do controle*” marcada pelo controle contínuo e pela comunicação instantânea (2007, p.219-226), onde o “*poder agora é exercido mediante máquinas que organizam diretamente o cérebro (em sistemas de comunicação, redes de informações, etc.) e os corpos (em sistemas de bem-estar, atividades monitoradas, etc.)*” (HARDT e NEGRI, 2002, p.42).

Nesta sociedade do controle, a ideia de vigilância do “*Panóptico de Bentham*” (FOUCAULT, 1987, p.165)<sup>222</sup> é expandida para toda a cidade, já que ao espaço urbano - dotado de um controle técnico e científico das práticas de normatização e regulamentação -, soma-se uma densa rede técnica de radares e câmeras instaladas nas ruas e avenidas da cidade (lombadas eletrônicas, semáforos *inteligentes*, *palm tops* e todo um rol de signos – sinalização horizontal e placas verticais de trânsito, buzinas, luzes e linguagens diversas). Aliados às ações específicas investidas no trânsito urbano por órgãos públicos, por exemplo, as *Blitz* policiais (vistoria de documento e do estado de conservação da motocicleta, verificação do documento de habilitação do motociclista, etc.) e os *marronzinhos* da CET, que têm a função de disciplinar e orientar os motoristas no trânsito (administrar os movimentos no trânsito, garantindo sua fluidez e segurança), ou mesmo, punir conforme infrações determinadas pelo Código Brasileiro de Trânsito.

Além do mais, a gestão da mobilidade realiza-se à base de um importante componente ideológico, pois os meios de comunicação (jornais, revistas, rádios, televisão, internet, etc.), mais do que alertar sobre os transtornos acerca de possíveis congestionamentos e informar rotas alternativas, são os agentes da fluidez que produzem discursos de verdade. É assim que os meios de comunicação vêm embalando e reproduzindo certos consensos que, ao privilegiar a circulação dos motoristas de automóveis, produzindo um conjunto de verdades, criam todo um rol de distinções entre os motoristas de automóveis e o restante que utiliza o sistema viário.

É a mecânica do poder, onde gerir o problema é antes de tudo classificá-lo, apoiar-se em dados, produzir discursos e consensos de normalidade. Essa produção é justamente o que fortalece o privilégio da circulação dos automóveis e enfraquece as pessoas que se utilizam do transporte coletivo e não-motorizado, reproduzindo historicamente a soberania do automóvel nas ruas e avenidas de São Paulo.

---

<sup>222</sup> “O *Panóptico de Bentham* é a figura arquitetural dessa composição [...] O dispositivo panóptico organiza unidades espaciais que permitem ver sem parar e reconhecer imediatamente [...] o efeito mais importante do *Panóptico*: induzir no detento um consciente e permanente de visibilidade que assegura o funcionamento automático do poder” (FOUCAULT, 1987, p.165).

## 6.2. Automóvel, Sua Majestade: regulamentação e normas para a sua soberania

Vimos que o estabelecimento do modelo autoviário vem se conformando a partir de uma reestruturação urbana, que em partes revela uma metrópole dirigida cada vez mais crescente, fragmentada e desigual, induzida por uma prática socioespacial que privilegia a circulação de pessoas em automóveis soberanamente no espaço da metrópole paulistana.

Nesta condição, onde o uso do espaço fica condicionado à função da circulação, a metrópole de São Paulo passa a se traduzir por uma realidade marcada por intensas transformações como forma de garantir a acomodação dos automóveis. Doravante, avenidas são alargadas ou construídas, pontes e viadutos são erguidos, túneis vão perpassando o substrato da metrópole, denotando, conforme A. Carlos, um “*modelo da ‘cidade do automóvel’(que) produz os espaços vazios da circulação, onde o primado do transporte individual aparece com força, revelando as possibilidades da construção da ‘cidade como circulação’*” (CARLOS, 2001, p.353).

Neste primado, onde a circulação de pessoas em seus automóveis coloca-se de modo privilegiado, como um dos resultados dessa produção social há o fato de que esses motoristas consideram-se superiores às demais pessoas que fazem uso do sistema viário. R. DaMatta considera este ponto importante, pois “*trata-se de perceber como nossa mentalidade hierárquica, que induz a graduar pessoas, objetos e espaços verticalmente ordenados entre superiores e inferiores –, manifesta-se também e principalmente no trânsito*” (2010, p.60). Isso porque o automóvel confere ao seu proprietário um elemento de distinção relacionado a uma escala de superioridade e inferioridade social, assim explicitado por este autor: “*superioridade no que diz respeito ao transporte coletivo; inferioridade relativa quando cada condutor de carros compara seu veículo com os dos outros, algo que faz todas as vezes que está nas ruas ou na estrada*” (Ibid., p.60).

Um brilhante conto de André Sant’Anna, intitulado “*O importado vermelho de Noé*” é ilustrativo neste sentido pois, narrado em primeira pessoa, conta a estória de um empresário qualquer, que está se deslocando pela Av. Marginal Tietê, em posse

de seu carro vermelho importado da Alemanha, em direção ao aeroporto com destino a Nova York:

*Está chovendo dinheiro em Nova York. Deu no rádio. Deu na CBN. E, com o meu carro vermelho, importado da Alemanha, logo estarei no aeroporto e voarei para Nova York pela American Airlines. O meu carro vermelho, importado da Alemanha, é veloz. Eu tenho poder de compra e por isso comprei o meu carro vermelho, importado da Alemanha. Eu tenho empresas e sou digno do visto para ir a Nova York (SANTANNA, 2001, p.596).*

No encaminhamento deste conto, a personagem é envolvida numa espécie de paranóia já que, ao dirigir seu carro importado, passa a falar consigo mesma, revelando na sua mais tenra intimidade pensamentos que ajudam a refletir acerca da questão relacionada à superioridade social em relação às outras pessoas, de acordo com a marca de seu automóvel:

*Vejo que há pedestres invadindo a via onde trafega o meu carro vermelho, importado da Alemanha. Vejo que há carros nacionais trafegando pela via onde trafega o meu carro vermelho, importado da Alemanha [...] Enxergo claramente a diferença entre o meu carro vermelho, importado da Alemanha, e os carros nacionais. A diferença que me separa definitivamente dos pedestres que invadem a via onde trafega o meu carro vermelho, importado da Alemanha (SANTANNA, 2001, p.596).*

É neste sentido que os automóveis, mais do que um aparente amontoado de metais disformes e coloridos, tornam-se *status* e garantia de reconhecimento social. Para Robert Kurz (KURZ, 1997, p.352 apud SCHOR, 1999), “os homens só se reconhecem segundo a marca do carro”. R. DaMatta enxerga que as pessoas que possuem um carro importado se sentem brindados e blindados numa sociedade que tem neste valor a medida de seu prestígio social:

*Um sujeito comprova definitivamente seu sucesso quando compra um Mercedes, um Volvo ou um BMW de última geração. Dentro deste automóvel, sente-se duplamente brindado e blindado. Primeiro porque sabe que a blindagem é uma necessidade que comprova seu nível de prestígio [...] depois porque o carro dá testemunho de seu enorme sucesso financeiro, simbolizando que ele é, realmente, um vencedor na vida (DaMatta, 2010:85).*

O resultado dessa percepção hierárquica são os inevitáveis choques e conflitos no trânsito, que para DaMatta são “decorrentes do encontro de expectativas hierárquicas – quem tem um carro mais caro, anda mais bem vestido, fala melhor



*etc. espera um reconhecimento tácito de sua superioridade [...] estão na base desta guerra ou combate”* (Ibid., p.60). Essa relação fica mais evidenciada no contexto do estabelecimento do modelo autoviário, que se intensifica em São Paulo a partir da década de 1990 em diante. Isso porque, junto com a ampliação da frota de automóveis, ocorre uma complexificação da mobilidade com a emergência de novos agentes no trânsito, com destaque ao surgimento (e/ou ampliação) de novos meios de transportes coletivos de passageiros, tais como a lotação e fretamento; de transportes individuais motorizados, como os motociclistas, que utilizam a motocicleta seja como meio de transporte seja como instrumento de trabalho; novos motoristas de automóveis com seus carros populares; motoristas de caminhões com seus VUCs e mini-vans; os não motorizados, como os ciclistas e os pedestres, exigindo respeito e seu espaço no sistema viário e que, de uma forma geral, passam a ser vistos como *invasores* no trânsito e, por conseguinte, passam a rivalizar-se entre si no território do sistema viário paulistano.

Essa relação social conflituosa no trânsito traduz-se como a expressão dos interesses e necessidades das classes sociais no espaço urbano da metrópole. Não por acaso esses conflitos passam a se exasperar no contexto da década de 90, colocando em xeque o histórico privilégio da classe média e alta em circular com seus automóveis. Isso porque esses motoristas passam a circular em vias cada vez mais congestionadas, incomodando-os diante da farsa de uma promessa de que reinariam soberanamente nas ruas e avenidas de São Paulo. Inconformados com esta condição de parados no trânsito, esses grupos sociais passam a influenciar no enfraquecimento dos novos agentes que recebem a pecha de culpados pelos problemas no trânsito. Em resultado a esta condição, a Prefeitura de São Paulo passa a promulgar uma série de Leis e Decretos, talvez como um último suspiro dessa demagogia histórica, visando a normatizar o trânsito para garantir a circulação dos automóveis e conter a circulação de motociclistas, caminhões e ônibus fretados em algumas vias e áreas centrais da metrópole paulistana (Figuras 28, 29 e 30).



**Figura 28 - Proibição dos fretados.**

Fonte: <http://fotos.estadao.com.br/fretados-no-2-dia-da-proibicao-dos-fretados-onibus-exibe-faixa-de-protesto-contr-a-medida.galeria,2037,66159,...,0.htm>.

Acessado em 26/09/2012.



**Figura 29 - Motocicletas na Marginal Tietê**

Fonte:

<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1601200801.htm>.

Ultimo acesso em 30/06/2014



**Figura 30 - Caminhoneiros protestam contra restrições**

Fonte: <http://blogs.estadao.com.br/jt-cidades/cerca-de-115-caminhoneiros-protestaram-contr-restricoes/> Acessado em 26/09/2012.

Essas medidas de contenção da circulação se reverteriam em zonas de restrição, como forma de reduzir os congestionamentos e os acidentes de trânsito vinculados às motocicletas. Uma dessas medidas foi a implantação da Zona Máxima Restrição de Circulação de Caminhões (ZMRC) (Mapa 52), regulamentada pelo Decreto Municipal nº 49.487 de 12 de maio de 2008, posteriormente complementado por outros decretos e portarias<sup>223</sup>. Na verdade, essa restrição aos caminhões foi

<sup>223</sup>Decreto 48.338-07 / Decreto 49.487-08 / Decreto 49.637-08 / Decreto 49.675-08 / Lei 14.751-08 / Decreto 49.800-08 / Decreto 49.801-08 / Decreto 50.164-08 / Portaria SMT GAB 104-08 / Portaria SMT GAB 105-08 /

implantada pela primeira vez em 1986, quando restringia o acesso de caminhões em uma área de 25 km<sup>2</sup> <sup>224</sup>, mas atualmente a ZMRC abrange uma área de 100 Km<sup>2</sup>, interna ao centro expandido<sup>225</sup> ou mini-anel viário (amarelo no mapa – Mapa 45), onde caminhões de grande e médio porte ficam proibidos de circular de 2<sup>a</sup> a 6<sup>a</sup> feira das 5h às 21h e aos sábados das 10h às 14h, com exceção dos domingos e feriados<sup>226</sup>.

A ZMRC ainda conta também com as Vias Estruturais Restritas (VER), entendidas como importantes avenidas estruturais que fazem ligações entre regiões da cidade e que possuem restrição ao trânsito de caminhões de 2<sup>a</sup> a 6<sup>a</sup> feira das 5h às 21h, aos sábados das 10h às 14h, exceto feriados<sup>227</sup> (vias em verde no mapa – Mapa 45). Além dessas, existem as Vias Estruturais Restritas (VER) previstas na Portaria SMT.G 123/12, onde fica proibido o trânsito de caminhões de 2<sup>a</sup> a 6<sup>a</sup> feira das 5h às 9h e das 17h às 22h e aos sábados das 10h às 14h, exceto feriados, em vias como a Avenida Marginal Tietê (vias em azul no mapa – Mapa 45)<sup>228</sup>. Existem

---

Portaria SMT GAB 109-08 / Portaria SMT GAB 024-12 / Decreto 53.149-12/ Decreto 53.149-12/ Portaria SMT GAB 123/12/ Portaria SMT GAB 124-12 / Portaria SMT GAB 125-12. <http://www.cetsp.com.br/perguntas-frequentes.aspx#Caminhões>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>224</sup> Consistia nas ruas 25 de Março, Florêncio de Abreu e José Paulino, que significava a restrição de circulação e estacionamento de caminhões de segunda a sexta-feira, das 9h às 19h e de estacionamento de automóveis das 6h às 9h. Idem.

<sup>225</sup> Marginal Tietê, Marginal Pinheiros, Avenida dos Bandeirantes, Avenida Afonso D' Escagnole Taunay, Complexo Viário Maria Maluf, Avenida Presidente Tancredo Neves, Avenida das Juntas Provisórias, Viaduto Grande São Paulo, Avenida Professor Luís Inácio de Anhaia Melo e Avenida Salim Farah Maluf. <http://www.cetsp.com.br/perguntas-frequentes.aspx#Caminhões> Último acesso em 30/06/2014.

<sup>226</sup> Com exceção de caminhões que não têm condições de efetuar seus serviços em horários diferentes aos locais com restrição ao seu trânsito. São eles prestadores de serviços de urgência, serviço de utilidade pública, serviços públicos essenciais, casos de emergência que tratam de situações de risco, serviços em obras previstos em legislação específica de âmbito Federal ou Estadual, tais como: acesso a estacionamento próprio, cobertura jornalística, coleta de lixo, correios, feiras-livres, entre outros. <http://www.cetsp.com.br/perguntas-frequentes.aspx#Caminhões>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>227</sup> Nesta portaria as vias restritas são I. Av. Paulista, entre R. da Consolação e Pça. Oswaldo Cruz; II. Av. Rebouças, em toda a extensão; III. Av. Eusébio Matoso, em toda a extensão; IV. Av. Prof. Francisco Morato, entre Av. Prof. Manoel Leite e Pça. Jorge Lima; V. Av. Nove de Julho, em toda a extensão; VI. Av. Cidade Jardim, entre Av. Brig. Haroldo Veloso e Av. Brig. Faria Lima; VII. Av. São Gabriel, em toda a extensão; VIII. Av. Santo Amaro, entre Av. São Gabriel e R. São Sebastião; IX. Av. Tiradentes, em toda a extensão; X. Av. Prestes Maia, em toda a extensão; XI. Passagem Tom Jobim; XII. Av. Santos Dumont, entre Pte. das Bandeiras e R. Bandeirantes; XIII. Av. Rio Branco, em toda a extensão; XIV. Av. Sen. Queirós, entre a R. da Cantareira e Pça. Alfredo Issa; XV. Av. Ipiranga, entre a Pça. Alfredo Issa e Av. São Luiz; XVI. Av. São Luiz, em toda a extensão; XVII. Vd. 9 de Julho; XVIII. Vd. Jacaré; XIX. R. Maria Paula, em toda a extensão; XX. Vd. Dona Paulina; XXI. Av. Vinte e Três de Maio, em toda a extensão; XXII. Av. Rubem Berta, em toda a extensão; XXIII. Av. Moreira Guimarães, em toda a extensão. <http://www.cetsp.com.br/perguntas-frequentes.aspx#Caminhões>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>228</sup> Nesta portaria as vias restritas são: I. Marginal Tietê, em todas as suas denominações, sentido Rod. Ayrton Senna - Rod. Castelo Branco, pista local, central e expressa, no trecho compreendido entre a Pte. Aricanduva (excluída a referida ponte) e a Av. Raimundo Pereira de Magalhães; II. Marginal Tietê, em todas as suas denominações, sentido Rod. Castelo Branco - Rod. Ayrton Senna, pista local e central no trecho compreendido

também as Vias Estruturais Restritas (VER) previstas na Portaria SMT.G 124/12, onde fica proibido o trânsito de caminhões de 2ª a 6ª feira das 4h às 22h e aos sábados das 10h às 14h, exceto feriados, em avenidas como a Marginal Pinheiros e Avenida dos Bandeirantes<sup>229</sup> (vias em vermelho no mapa – Mapa 45). Nesta portaria, ainda foi publicado que de 2ª a 6ª feira das 5h às 21h e aos sábados das 10h às 14h, exceto feriados, os caminhões ficam proibidos de circular em vias como a Avenida Giovanni Gronchi, e Avenida Morumbi<sup>230</sup> (vias em roxo no mapa –

---

entre a R. Fortunato Ferraz e Pte. Aricanduva (excluída a referida ponte)III. Marginal Tietê, em todas as suas denominações, sentido Rod. Castelo Branco - Rod. Ayrton Senna, exceto pista local, sob Pte. Tatuapé no trecho compreendido entre as alças ascendente e descendente para a Av. Salim Farah Maluf;IV. Marginal Tietê, em todas as suas denominações, sentido Rod. Castelo Branco - Rod. Ayrton Senna, pista expressa no trecho compreendido entre o Km zero (Cebolão) e a Pte. Aricanduva (excluída a referida ponte);V. Av. General Edgar Facó em ambos os sentidos, no trecho compreendido entre R. da Balsa e Pte.do Piqueri;VI. Av. Ermano Marchetti, sentido Lapa - Centro, no trecho compreendido entre Ponte do Piqueri e Pça. Dr. Pedro Corazza (excluída a referida praça);VII. Av. Ermano Marchetti, sentido Centro - Lapa, no trecho compreendido entre a Pça. Dr. Pedro Corazza e a Pça Jácomo Zanella (excluídas as referidas praças) e no trecho compreendido entre a Pça. Jácomo Zanella (excluída a referida praça) e Pte.do Piqueri (incluída a referida ponte);VIII. Av. Marquês de São Vicente, em ambos os sentidos e toda sua extensão, excluídas as praças Dr. Pedro Corazza, José Vieira de Carvalho Mesquita e Luís Carlos Mesquita;IX. R. Norma Pieruccini Giannotti, em ambos os sentidos e toda extensão;X. R. Sérgio Tomás, em ambos os sentidos e toda extensão;XI. Av. Pres. Castello Branco, entre R. Sérgio Tomás e Av. do Estado;XII. Av. do Estado, em ambos os sentidos entre Av. Pres. Castello Branco (Marginal Tietê) até Av. Prof. Luiz Inácio de Anhaia Mello;XIII. Av. Prof. Luiz Inácio de Anhaia Mello, sentido Ipiranga - V. Formosa, entre Vd. Grande São Paulo e Av. Salim Farah Maluf;XIV. Av. Prof. Luiz Inácio de Anhaia Mello, sentido V. Formosa - Ipiranga, entre R. Domingos Afonso e Vd. Grande São Paulo;XV. Av. Pres. Tancredo Neves, em ambos os sentidos e toda extensão;XVI. Av. das Juntas Provisórias, sentido Sacomã - Cambuci, entre R. do Grito e Av. do Estado;XVII. Av. das Juntas Provisórias, sentido Cambuci - Sacomã, entre Av. do Estado e R. Dois de Julho;XVIII. Vd. Bresser, sentido Brás - V. Prudente, entre R. Cel. Antonio Marcelo e R. Bresser;XIX. R. Bresser, sentido Brás - V. Prudente, entre Vd. Bresser e R. dos Trilhos e no sentido V. Prudente - Brás, entre R. dos Trilhos e R. João Caetano;XX. R. Taquari ambos os sentidos, entre R. dos Trilhos e R. da Mooca;XXI. Av. Paes de Barros em ambos os sentidos, toda extensão;XXII. Av. Presidente Wilson, em ambos os sentidos, entre R. da Mooca e R. Presidente Almeida Couto;XXIII. Av. Salim Farah Maluf, em ambos sentidos, toda extensão;XXIV. R. Ulisses Cruz, entre R. Ivaí e Av. Salim Farah Maluf;XXV. Vd. Grande São Paulo, toda extensão;XXVI. Vd. José Colassuono; toda extensão; XXVII. Complexo Viário Senador Antônio Emygdio de Barros Filho, exceto alça direcional da Av. Salim Farah Maluf, sentido Tatuapé - V. Prudente, para a Av. Prof. Luiz Inácio de Anhaia Mello, sentido V. Prudente - Sapopemba;XXVIII. Vd. Pacheco e Chaves, toda extensão;XXIX. Vd. Gazeta do Ipiranga, toda extensão;XXX. Complexo Viário Maria Maluf, em ambos os sentidos e toda extensão;XXXI. Pte.do Piqueri em ambos os sentidos e toda extensão;XXXII. Av. Santos Dumont sentido Norte - Sul, entre Pça. Campo de Bagatelle e Pte.das Bandeiras;XXXIII. Pte.das Bandeiras, sentido Norte - Sul, em toda extensão;XXXIV. Pte.do Tatuapé, sentido Norte - Sul, em toda extensão.<http://www.cetsp.com.br/perguntas-frequentes.aspx#Caminhões>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>229</sup>Nesta portaria as vias restritas são: I. Marginal Pinheiros, em todas as suas denominações, pista local e expressa, no trecho compreendido entre a Ponte do Jaguaré e Ponte do Morumbi (excluídas as referidas pontes);II. Avenida dos Bandeirantes, em toda extensão;III. Avenida Affonso D'Escagnolle Taunay, em toda a extensão;IV. Avenida Jorn. Roberto Marinho, em toda a extensão.

<http://www.cetsp.com.br/perguntas-frequentes.aspx#Caminhões>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>230</sup>I. Avenida Giovanni Gronchi, entre Av. Carlos Caldeira Filho e Av. Morumbi;II. Avenida Morumbi, entre Ponte do Morumbi e Avenida Prof. Francisco Morato;III. Rua Dr. Luiz Migliano, em toda a extensão;IV. Avenida Dr. Guilherme Dumont Vilares, em toda a extensão;V. Avenida Dep. Jacob Salvador Zveibil, em toda a extensão;VI. Avenida João Jorge Saad, em toda a extensão;VII. Rua Eng. Oscar Americano, em toda a extensão;VIII. Avenida Padre Lebre, em toda a extensão;IX. Avenida Jules Rimet, entre Praça Roberto Gomes Pedrosa e Avenida Padre Lebre. <http://www.cetsp.com.br/perguntas-frequentes.aspx#Caminhões>. Último acesso em 30/06/2014.

Figura 26), bem como as Vias Estruturais Restritas (VER), previstas na Portaria SMT.G 125/12, possuem restrição ao trânsito de caminhão de 2ª a 6ª feira das 5h às 21h e aos sábados das 10h às 14h, exceto feriados na Radial Leste, entre a Rua da Figueira e o Viaduto Eng. Alberto Badra (vias em verde no mapa – Mapa 45)<sup>231</sup>.

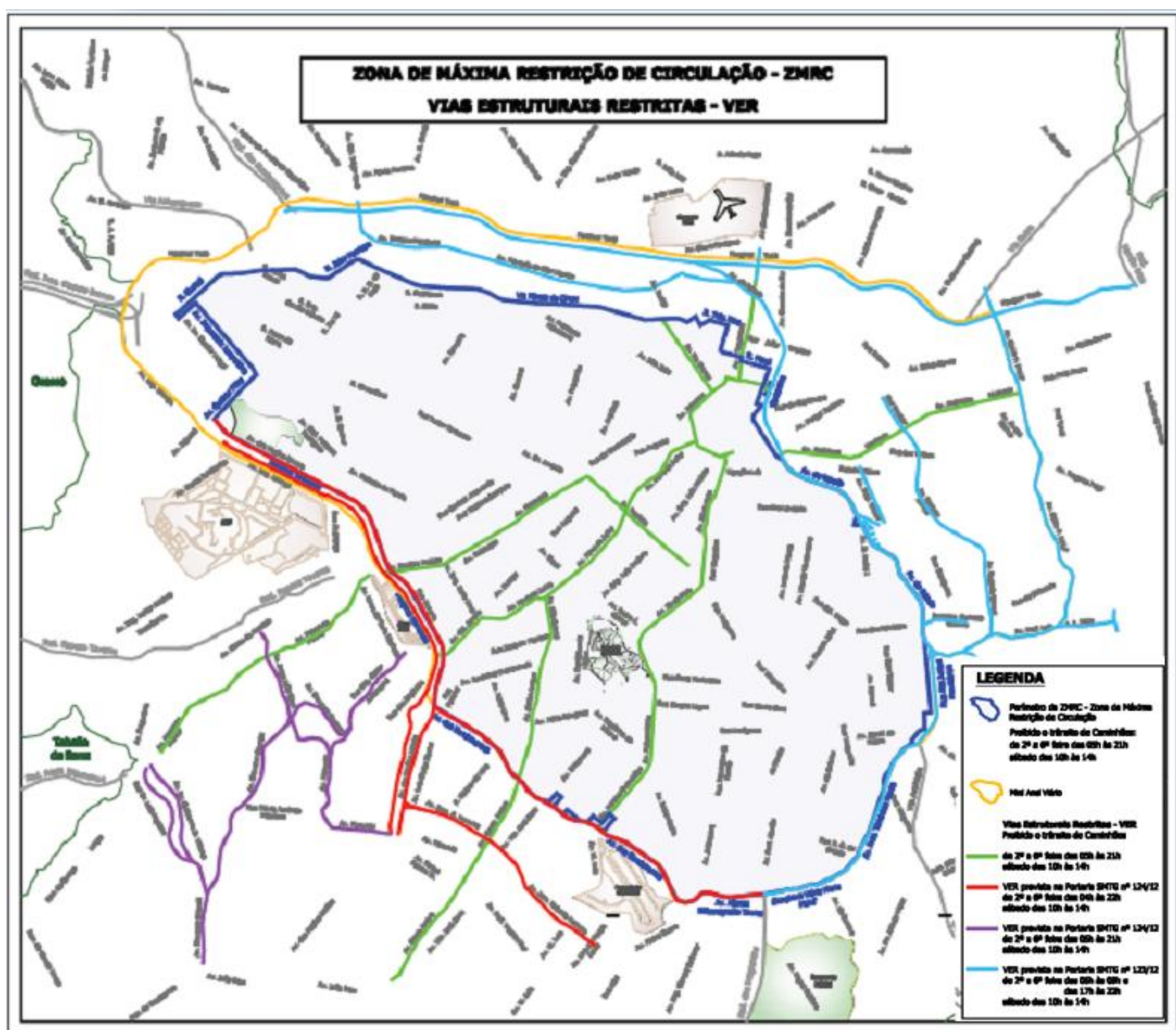
Mas as regras de circulação são mais flexibilizadas com os Veículos Urbanos de Cargas (VUC's) que, apesar de respeitar as regras do rodízio municipal de veículos de segunda a sexta, conforme o final das placas, das 7h às 10h e das 17h às 20h, nas vias da ZMRC, desde 17 de maio de 2012, estão liberados por período integral. Em relação as VER's sua circulação está proibida<sup>232</sup>, exceto nas VER's previstas na Portaria SMT.GAB 123/12 (Marginal Tietê e outras vias) e Portaria SMT.G 124/12 (Marginal Pinheiros e outras vias), onde são liberados por período integral e na VER Radial Leste, prevista na Portaria SMT.GAB 125/12, onde estão liberados das 10h às 16h. O senhor Valadão da CET justifica assim o estabelecimento da ZMRC:

*O veículo caminhão, ele tem uma característica bastante diferente de um veículo considerado pequeno, veículo normal. Em função de sua estrutura, a função dele, ele é um veículo mais lento, é um veículo mais pesado, então tudo isso ele traz, por exemplo, quando você está numa via que trafega o caminhão sempre tem uma situação operacional diferente de um veículo. Se você analisar, quando vai ser analisado um semáforo, quando você tem lá um percentual de caminhões, você tem que ter um percentual do tempo do semáforo já prevendo que um caminhão parado num semáforo ele tem um tempo maior de saída e velocidade para alcançar, se comparar um veículo menor. Então isso aí é perda, trabalha-se aí com fatores diferenciados, se formos somando isso em vários semáforos ele tem um prejuízo, além do espaço que ele ocupa em uma via. Outra questão também é a questão da segurança, hoje um acidente envolvendo caminhão ele representa uma condição bem mais grave. Ele precisa ser analisado quando está junto a outros tantos veículos, um caminhão quando se envolve em um acidente, na maioria dos casos, são acidentes graves e gravíssimos. Por tudo isso, ele é pesado, a frenagem dele é uma frenagem que não traz um efeito imediato como se fosse um veículo menor. Então, são fatores que nos levou a analisar a questão a necessidade de ter um melhor rendimento na via. Ou seja, em função do volumes de veículos, a*

<sup>231</sup> <http://www.cetsp.com.br/perguntas-frequentes.aspx#Caminhões>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>232</sup> São as seguintes avenidas: I. Av. Paulista, entre R. da Consolação e Pça. Oswaldo Cruz; II. Av. Rebouças, em toda a extensão; III. Av. Eusébio Matoso, em toda a extensão; IV. Av. Prof. Francisco Morato, entre Av. Prof. Manoel Leite e Pça. Jorge Lima; V. Av. Nove de Julho, em toda a extensão; VI. Av. Cidade Jardim, entre Av. Brig. Haroldo Veloso e Av. Brig. Faria Lima; VII. Av. São Gabriel, em toda a extensão; VIII. Av. Santo Amaro, entre Av. São Gabriel e R. São Sebastião; IX. Av. Tiradentes, em toda a extensão; X. Av. Prestes Maia, em toda a extensão; XI. Passagem Tom Jobim; XII. Av. Santos Dumont, entre Pte. das Bandeiras e R. Bandeirantes; XIII. Av. Rio Branco, em toda a extensão; XIV. Av. Sen. Queirós, entre a R. da Cantareira e Pça. Alfredo Issa; XV. Av. Ipiranga, entre a Pça. Alfredo Issa e Av. São Luiz; XVI. Av. São Luiz, em toda a extensão; XVII. Vd. 9 de Julho; XVIII. Vd. Jacaré; XIX. R. Maria Paula, em toda a extensão; XX. Vd. Dona Paulina; XXI. Av. Vinte e Três de Maio, em toda a extensão; XXII. Av. Rubem Berta, em toda a extensão; XXIII. Av. Moreira Guimarães, em toda a extensão. <http://www.cetsp.com.br/perguntas-frequentes.aspx#Caminhões>. Último acesso em 30/06/2014.

manutenção de um caminhão circulando junto com os demais veículos trazia um determinado prejuízo. Ao passo que sem o caminhão se consegue um rendimento melhor, em função dos fatores que eu coloquei, e isso é benéfico a toda a cidade, uma população maior. E usou-se também para esta análise a questão dos acidentes, a questão dos acidentes em função da segurança dele e dos demais. E a solução foi restringir a circulação desses veículos em áreas ou vias também de grande fluxo de veículos, e se tem um benefício hoje em função de uma via com a (Av.) dos Bandeirantes que é uma via de interesse muito grande dos caminhões e, no entanto, hoje o caminhão tem que circular somente à noite e durante o dia a via fica praticamente exclusiva aos veículos comuns e isso tem esses benefícios.



Mapa 52 – Mapa da zona máxima restrição de circulação de caminhões

Fonte: <http://www.cetsp.com.br/consultas/caminhoes/mapa.aspx>. Acessado em 26/09/2012.

Mas esse processo não se deu sem conflitos, pois, em 2008, os caminhoneiros iniciaram protestos contra as restrições ao tráfego no centro expandido da capital paulista<sup>233</sup>, que culminaram, em 2012, em uma greve da categoria, que inviabilizou por dias a distribuição de combustível em São Paulo.

De uma forma geral, uma das consequências da ZMRC, de acordo com uma matéria do Jornal Estado de São Paulo, em 2009, refere-se ao crescimento do número VUCs na casa dos 11%, enquanto os caminhões cresceram apenas 2%<sup>234</sup>, o que resultou num aumento de 3 VUCs para cada caminhão, que o Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo, citado na matéria, representou num aumento na quantidade de veículos a ocupar espaço nas ruas e, conseqüentemente, contribuiu com aumento dos congestionamentos<sup>235</sup>. Além do mais, o fato dos caminhoneiros serem impedidos de acessar São Paulo nos horários de restrição de caminhões, vem transformando os acostamentos das rodovias que chegam à capital em pontos perigosos de parada<sup>236</sup>, pois além de estacionarem em locais proibidos, podem aumentar os riscos de acidentes, sem contar que parte importante do tráfego foi transferida para áreas mais periféricas da cidade, ajudando a explicar a diminuição da velocidade média dos veículos nestas áreas.

Ou seja, o que está em jogo é a necessidade de garantir a fluidez para o automóvel, que foi também o motor do estabelecimento da Zona Máxima de Restrição de Fretamento (ZMRF) (Figura 27). Esta é uma área de 70 km<sup>2</sup>, onde o tráfego desses veículos é restrito das 5h às 21h<sup>237</sup>. A ZMRF surge com sancionamento da Lei nº 14.933 de 05 de junho de 2009, que institui regras gerais de circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados.

As justificativas da criação da ZMRF e regulamentação da atividade do fretamento, de acordo a Prefeitura Municipal de São Paulo, basearam-se no crescimento da frota clandestina de fretados e na desorganização do trânsito que

---

<sup>233</sup> <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,caminhoneiros-iniciam-protesto-contrarestricoes-em-sp,198116>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>234</sup> <http://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,na-rua-3-vucs-para-cada-caminhao,394609>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>235</sup> Idem.

<sup>236</sup> <http://blogs.estadao.com.br/jt-cidades/fila-de-caminhao-vira-area-de-risco-em-sp/>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>237</sup> A circulação desses veículos está liberada nos limites da ZMRF, bem como a Av. dos Bandeirantes, em toda a extensão, a Av. Engº Luís Carlos Berrini, em toda sua extensão; Av. Jornalista Roberto Marinho, entre a Av. Engº Luís Carlos Berrini e a Av. das Nações Unidas; e Av. Dr. Chucrí Zaidan, entre a Av. Roque Petroni Junior e a Av. Jornalista Roberto Marinho. No entanto, as paradas e estacionamento estão proibidas nestas vias, exceto nos pontos de parada autorizados.

causavam em decorrência, entre outros motivos, do embarque e desembarque realizados sem um padrão pré-determinado. Essa regulamentação, segundo a CET, possibilitaria um aumento em 11% da fluidez do trânsito na ZMRF, e geraria uma economia diária de R\$ 22 milhões, com a redução do congestionamento e uma economia de 3.600 horas para todos que circulam na ZMRF<sup>238</sup>.

Para tanto, foi exigido a todo veículo que viesse a prestar este serviço na cidade de São Paulo um *Termo de Autorização* (TA) emitido pela SMT para as empresas de fretamento. Além do mais, para cada veículo que viesse a desempenhar esta atividade, as operadoras deveriam requerer o respectivo *Certificado de Vínculo ao Serviço* (CVS) que atenda à nova regulamentação, que entre outras exigências, prevê uma idade mínima para os ônibus de no máximo 15 anos e para os micro-ônibus e vans de no máximo 10 anos, como também os veículos que fossem prestar este serviço deveriam realizar *Programa de Inspeção Veicular*, ser equipados com GPS conectado ao sistema da SPTrans, possuir apólice de seguro por passageiro, similar à do transporte público, além de estarem adequados às regras de acessibilidade, entre outros<sup>239</sup>.

Assim, o ponto de contato dos ônibus fretados com a ZMRF foi estabelecido a fim de possibilitar a integração com o transporte público, a partir de 14 pontos de contato (embarque/desembarque) estabelecidos pela SMT, como em estações de metrô, estações da CPTM, entre outros<sup>240</sup> (Figura 27). O senhor Valadão da CET explica as motivações da criação da ZMRF:

---

<sup>238</sup><http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=2384>. Último acesso em 30/06/2014

<sup>239</sup>Existem exceções para circulação de fretado na ZMRF estão previstas no Art. 9º da Lei nº 14.971 de 25 de agosto de 2009, para tanto é necessária obtenção da Autorização Especial de Trânsito. As exceções são as seguintes: I - veículos que realizam o transporte rotineiro de passageiros, inclusive de estudantes; II - veículos que realizam o transporte não rotineiro de passageiros, voltados ao atendimento das seguintes finalidades: turismo (visitas a monumentos históricos, museus, locais públicos, restaurantes, casas de espetáculos e afins), seminários, religião (cerimônias, rituais, marchas eventos religiosos e afins), hospedagem (acomodações em hotéis, albergues pousadas e afins), cultura, esporte, lazer, cinema, audiovisual, assembleias e reuniões de trabalhadores, estudantes e entidades populares, saúde, reportagem e circuito turístico, entre outros.<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=2384>. Último acesso em 30/06/2014

<sup>240</sup> Os pontos em estações com o Metrô, são: Vila Madalena- integração com a linha Verde; Sumaré - integração com a linha Verde; Barra Funda - integração com a linha Vermelha; Parada Inglesa - integração com a linha Azul; Imigrantes - integração com a linha Verde; Conceição - integração com a linha Azul; Brás - integração com a linha Vermelha. Os pontos em estações da CPTM, são: Morumbi; Berrini; Cidade Jardim; [Hebraica/Rebouças](#); [Pinheiros](#); [Barra Funda](#); [Brás](#); Ponto no Expresso Tiradentes; [Terminal Sacomã](#) (previsão de utilização: 2 mil passageiros). Também no ponto da Avenida dos Bandeirantes, altura da [Rua Alvorada](#), os pontos na Estação Jabaquara do Metrô, Estação Belém do Metrô e Estação Cidade Universitária, da CPTM.<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/noticias/?p=2384>. Último acesso em 30/06/2014



O fretamento, todos concordamos que é bom, ele é benéfico, ele realmente tem um benefício grande na questão do transporte de pessoas e fazendo uma relação, as pessoas deixam seu veículo em casa e vem de transporte público, isso é indiscutível, todos concordamos. O grande problema é a operação do sistema ao atender seus clientes, esse é um ponto. Porque, o que ocorre, um cliente de um fretado ao contratar ele na maioria das vezes tem seu ponto de embarque e desembarque, e esses pontos são aleatórios, ficam distribuídos na cidade, e muitas das vezes são locais que tem um impacto grande da via onde se utiliza, são interferências que vão somando e vão aumentando o prejuízo no sistema viário. O que se buscou com este estudo de restrição, foi organizar a circulação desses ônibus de forma que não se perdesse o benefício de transportar umas centenas de pessoas diariamente e, também, com isso reduzir o número de veículos.



Mapa 53 – Zona de Máxima Restrição de Fretamento – ZMRF

Fonte: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a\\_cidade/noticias/index.php?p=31243](http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=31243). Acessado em 26/09/2012.

Porém, mesmo sob a argumentação de regulamentação dessa atividade, o estabelecimento da ZMRF, assim como a ZMRC, foi marcado por uma série de protestos<sup>241</sup> que, diferentemente do esperado, acabou por influenciar na perda de parte substancial de seus usuários que provavelmente passaram (ou voltaram) a utilizar automóveis ou mesmo as motocicletas; além do mais, não contribuiu para amenizar os congestionamentos na metrópole de São Paulo. Para corroborar o exposto, com base na Pesquisa OD do Metrô, verifica-se que as viagens diárias motorizadas envolvendo ônibus fretados na RMSF, em 1997, somavam 461 mil e, em 2007, pularam para 514 mil viagens diárias, diminuindo para 490 mil, em 2012, justamente no período após a criação da ZMRF, em 2009 (Metrô, 2007, 2012).

No fundo, o que se trata nessas medidas é uma tentativa de garantir a soberania do modelo autoviário, que historicamente reinou no sistema viário da metrópole de São Paulo. Esse processo, que se ampliou com a popularização do automóvel e da motocicleta na década de 1990 em diante, não conduziu um mesmo grau de prioridade à circulação das pessoas em cada um desses modais. Tanto que, mesmo numa escala mais restrita, as pessoas que guiam suas motocicletas vêm sofrendo algumas formas de restrições. Para corroborar esta assertiva, uma matéria do Jornal Folha de São Paulo, em 2010, relatava a decisão da Prefeitura de São Paulo de proibir a circulação de motocicletas nas vias expressas da Marginal Tietê, sob a justificativa de ser um dos corredores onde mais ocorrem acidentes envolvendo motocicletas<sup>242</sup>. Para o senhor Valadão, a restrição das motocicletas nas vias expressas da Marginal Tietê aparece como uma necessidade de preservação da vida das pessoas:

*o fator principal da restrição da questão das motos nas vias expressas é o acidente [...] então buscou-se preservar a vida das pessoas, porque num acidente envolvendo uma moto é sempre um acidente grave, até pelas condições de uma moto em relação a um veículo, quando ele se envolve com um veículo pesado, como é o caso de um caminhão ou de um ônibus essa gravidade aumenta muito mais. Então o que nós adotamos foi a preservação da vida, reduzir o número de acidentes envolvendo motociclistas em função da velocidade que ele desenvolvia.*

---

<sup>241</sup> <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,fretados-fazem-manifestacao-contr-restricao-em-sp,399009>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>242</sup> Jornal Folha de São Paulo, 16/05/2010.

Destarte, por mais que seja legítima esta medida e positiva em termos de gestão da mobilidade, no sentido de resolver um problema mais urgente e localizado, de uma forma estrutural, está longe de diminuir as mortes no trânsito relacionadas às motocicletas, como vimos em capítulos anteriores, já que o problema é estrutural de uma política de transportes. Além do mais, não acho crível que um argumento desta natureza, no sentido de restringir a circulação de um modal para resguardar a vida humana, valeria também para os motoristas de automóveis.

Isto é, todas essas restrições estão ligadas a ações positivas do Estado, que se vale de argumentos relacionados à diminuição dos congestionamentos, da poluição atmosférica e dos acidentes de trânsito; entretanto, objetivos implícitos vinculam-se à necessidade de garantir a circulação fluida dos automóveis, que a partir das normas vem possibilitando a separação, a classificação e a eleição das prioridades no tráfego urbano. Contudo, mesmo com todo esse investimento dos mecanismos de poder, a fim de possibilitar o privilégio aos automóveis, os conflitos só se fazem exasperarem-se na metrópole paulistana e, no limite, vêm colocando em xeque o modelo autoviário.

### **6.3. Mobilidade de Exceção: conflitos no trânsito e o preconceito que pede carona**

O trânsito aparece como um ângulo privilegiado para analisar as relações conflituosas entre as pessoas, pois é um espaço que traduz efetivamente a expressão das necessidades e dos múltiplos interesses dos grupos sociais no espaço urbano da metrópole de São Paulo.

Doravante, a relação de socialização no trânsito da metrópole de São Paulo se posta de maneira bastante conflituosa. Isso porque o trânsito, mais do que simples deslocamento de pessoas e veículos sobre determinados espaços, representa parte da dinâmica da metrópole e da vida de seus moradores, pois esses deslocamentos vinculam-se a certas características socioeconômicas (idade, renda, local de moradia, de trabalho, de estudos, etc.), como também referem-se a uma

disputa pelo espaço feita por agentes políticos que vivem papéis transitórios (pedestres, passageiros, motoristas, etc.).

Mas os problemas no trânsito passam à categoria de conflitos justamente quando se apropriam do espaço e deixam de ser comunhão, uso, para tornarem-se competição, uma disputa pelo espaço. Para Eduardo Vasconcellos, existem pelo menos dois tipos de conflitos no trânsito, o físico e o político:

*O primeiro deles é o conflito físico, mais conhecido, de disputa pelo espaço, como no caso de dois veículos que se aproximam ao mesmo tempo de um cruzamento, ou de um pedestre que deseja passar entre vários veículos em movimento. Esse tipo de conflito é o mais aparente no trânsito mas não é o único: existe outro, a que eu chamo político, pois reflete os interesses das pessoas no trânsito, que por sua vez estão ligados à sua posição no processo produtivo da cidade (VASCONCELLOS, 1992, p. 13).*

É neste sentido que a análise do trânsito não deve ser pautada dicotomicamente, de um lado, a partir de sua realidade objetiva da cidade e, de outro, das ações políticas. Além disso, o trânsito urbano congrega os múltiplos agentes com os mais diversos interesses e, neste sentido, a dinâmica desses deslocamentos comporta certas ambiguidades e contradições. Os conflitos no trânsito, todavia, devem ser analisados a partir de seus agentes, cumprindo não mais do que “*papéis transitórios*”<sup>243</sup>(VASCONCELLOS, 1999, p.49). Mas o fato das pessoas cumprirem papéis transitórios no trânsito não quer dizer que são despossuídas de suas características sociais e políticas, mas sim são seres políticos com interesses e necessidades diferentes (Idem, 2001, p.103).

No trânsito, a luta de classe aparece ritualizada em um conflito mais localizado e individualizado, pois devido a sua natureza, em que as pessoas assumem a condição de motoristas de automóveis, motociclistas, ciclistas, pedestres, etc., não é possível enquadrar tal complexidade em oposições binárias típicas da determinação de classes sociais, mas em indivíduos políticos que, dentro de um dado contexto social, econômico e político condicionarão suas atividades e onde se dará a negociação do espaço (Idem, 1999, p.55).

---

<sup>243</sup> “As especificidades da circulação e dos seus participantes fazem com que não existam ‘pedestres’ nem ‘os motoristas’, nem ‘os passageiros de ônibus’, mas sim de pessoas na condição de pedestres, motoristas, passageiro de ônibus, em situações transitórias, que mudam constantemente, não apenas durante o dia, mas também durante um deslocamento qualquer” (VASCONCELLOS, 1999, p.49).

Mas dentro de uma realidade brasileira, marcada pelo autoritarismo e cidadania atrofiada, a posse de um automóvel parece conferir automaticamente uma condição de superioridade social frente às pessoas que fazem uso de outras formas de deslocamentos motorizados e não-motorizados. É neste campo fértil que, para R. DaMatta, surgiu a figura do “*supercidadão*”, pois encastelado em seu automóvel se arroga no direito de privilégio em relação ao conjunto dos agentes no trânsito (DaMatta, 2010, p.22).

A sociedade moderna, baseada no sistema capitalista que induziu a mobilidade como um mero recurso, possibilitou a ampliação da frota de automóvel mas, contraditoriamente, o acirramento dos conflitos e acidentes no trânsito. As pessoas, em posse de seus automóveis, passam a se considerar superiores, potentes e mais espertos do as que estão com outros automóveis à frente. O espaço vira uma competição e um desfile para exibir o sucesso ou comprovar o fracasso de acordo com a marca ou potência do automóvel. As pessoas mais dóceis e calmas na vida social transformam-se atrás do volante. Não é incomum verificar cenas onde motoristas xingam-se uns aos outros, gesticulam e realizam manobras perigosas, pondo em risco uma vida alheia que jamais vira antes e, talvez nem venha mais a ver. O desenho do Pateta, da Walt Disney, traduziu com muita fidedignidade esta relação ainda na década de 1950. Num contexto de massificação do automóvel, este desenho trazia uma discussão acerca dos efeitos que o automóvel pode causar, inclusive em uma pessoa das mais pacatas. Este era o caso do Sr. Walker – uma analogia para se referir a uma espécie de Sr. Pedestre –, considerado um bom cidadão e um pacato, incapaz de pisar numa formiguinha no chão. Mas quando o Mr. Walker entra no seu carro, ele se transforma rapidamente no Sr. Wheeler – espécie de Sr. Volante. Tomado por uma sensação de poder, torna-se um motorista extremamente agressivo e provocador no trânsito, ofende e desfere os mais diversos improperios às pessoas<sup>244</sup> (Figura 31 e 32).

---

<sup>244</sup><http://www1.folha.uol.com.br/columnas/leaoserva/2013/11/1376104-pateta-no-volante.shtml>. Acessado em 13/05/2014.



**Figura 32 – Sr. Walker incapaz de pisar em uma formiga**

Fonte:

[http://www.youtube.com/watch?v=x\\_jVumbjoVU](http://www.youtube.com/watch?v=x_jVumbjoVU).

Acessado em 13/05/2014.



**Figura 31 – Sr. Wheeler vira um agressivo motorista**

Fonte:

[http://www.youtube.com/watch?v=x\\_jVumbjoVU](http://www.youtube.com/watch?v=x_jVumbjoVU).

Acessado em 13/05/2014.

E é justamente num trânsito altamente racional e banalizado, o palco de conflitos e batalhas, que essas cenas repetem-se cotidianamente nas ruas de São Paulo. Uma matéria no Jornal Folha de São Paulo relatou que uma mulher havia sido agredida por um homem em resultado de uma briga de trânsito. A publicitária Jessica Otte dirigia seu Ford K na região dos Jardins, na zona sul de São Paulo, acompanhada de sua mulher, Amanda Carbone, que relata o motivo da agressão: “o homem ficou irritado porque não conseguiu ultrapassar o veículo onde estavam Jessica e sua companheira, a também publicitária Amanda Carbone”<sup>245</sup>.

Ainda de acordo com a matéria, no farol na esquina com a Avenida Brigadeiro Luís Antônio, o homem, que aparentava 50 anos, dirigindo uma caminhonete Toyota Hilux, buzina e dava sinal de luz para ultrapassar e, como não era possível fazê-lo, este senhor supostamente teria se aproximado e batido na traseira do Ford K de Jéssica, esta relatou assim: “Ele então acelerou e começou a bater no nosso carro de propósito, empurrando. O nosso carro é pequeno, e o dele é enorme. Ele ficou montado em cima do nosso”<sup>246</sup>. Esta teria descido do carro para tirar fotos da batida, sendo surpreendida por xingamentos e agressão física, narrados assim pela matéria: “Irritada, Jessica foi tirar satisfação. Com o celular, fez fotos da caminhonete. O motorista, de cerca de 50 anos, segundo Jessica, desceu da Hilux e

<sup>245</sup> <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/11/1376389-motorista-agride-publicitaria-apos-fechada-no-transito-em-sao-paulo.shtml>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>246</sup> Idem.

começou a xingá-la [...] Depois, deu um soco em seu rosto e a empurrou”<sup>247</sup>, além do mais, segundo a publicitária “Ele ainda me ironizou, disse que eu estava de conversinha com a mulher do meu lado”<sup>248</sup>

O detalhe é que esta situação, envolvendo dois carros, ocorreu em um bairro de classe alta de São Paulo. Ou seja, independentemente da condição econômica, o trânsito engolfa os mais calmos ou os mais ricos em um individualismo extremamente perigoso. A mobilidade, posta como um mero recurso, vem induzindo um tipo de comportamento que beira a paranoia em São Paulo. Não por acaso, os conflitos e acidentes viram rotina na metrópole de São Paulo, e banalizam-se sem cessar (Figura 33).



Figura 33 – Motorista agride publicitária após “fechada” no trânsito em São Paulo  
Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/11/1376389-motorista-agride-publicitaria-apos-fechada-no-transito-em-sao-paulo.shtml>. Último acesso em 30/06/2014.

<sup>247</sup> Idem.

<sup>248</sup> Idem

Os motoristas, à beira de um colapso de nervos, por muito pouco chegam às vias de fato, num trânsito quase em um estado natural *hobbesiano*<sup>249</sup>, que põe à prova os sujeitos mais fortes a partir de seus automóveis, SUVs blindadas, que saem praticamente militarizados às ruas, como um verdadeiro palco de guerra. M. Davis relata que em Los Angeles, nos Estados Unidos, “a classe média viu o utilitário como um casulo de metal que oferecia proteção nas terras indômitas das vias expressas” (DAVIS, 2013, p.49). Para este autor, “os utilitários dão compensações mágicas de poder e conforto, mesmo que temporárias” (Ibid., p50), pois se apoderando da faixa esquerda, tendem a ignorar os outros automóveis na via. Nesta condição, onde outro é alguém que atrapalha seu avanço e que precisa ser ultrapassado, o que para DaMatta, traduz muito bem também os motoristas brasileiros, já que estes consideram-se onipotentes, constantemente ignorando o outro, “Seja dos outros veículos, seja dos pedestres. Além disso, o modo de dirigir da maioria torna todos e cada um vulnerável a acidentes por excesso de confiança e onipotência” (DA MATTA, 2010, p.115).

O desprezo ao outro e a onipotência daqueles que se consideram superiores aos demais, a partir de seus automóveis, ajudam a revelar o preconceito arraigado na sociedade brasileira, descrito de maneira cortante novamente, quando nos reportamos ao conto *O Importado Vermelho de Noé*, de André Sant’Anna:

---

<sup>249</sup>“A concepção de Hobbes (no século XVII), segundo a qual, em Estado de Natureza, os indivíduos vivem isolados e em luta permanente, vigorando a guerra de todos contra todos ou “o homem lobo do homem”. Nesse estado, reina o medo e, principalmente, o grande medo: o da morte violenta. Para se protegerem uns dos outros, os humanos inventaram as armas e cercaram as terras que ocupavam. Essas duas atitudes são inúteis, pois sempre haverá alguém mais forte que vencerá o mais fraco e ocupará as terras cercadas. A vida não tem garantias; a posse não tem reconhecimento e, portanto, não existe; a única lei é a força do mais forte, que pode tudo quanto tenha força para conquistar e conservar [...] a concepção de Rousseau (no século XVIII), segundo a qual, em Estado de Natureza, os indivíduos vivem isolados pelas florestas, sobrevivendo com o que a Natureza lhes dá, desconhecendo lutas e comunicando-se pelo gesto, o grito e o canto, numa língua generosa e benevolente. Esse estado de felicidade original, no qual os humanos existem sob a forma do bom selvagem inocente, termina quando alguém cerca um terreno e diz: “É meu”. A divisão entre o meu e o teu, isto é, a propriedade privada, dá origem ao Estado de Sociedade, que corresponde, agora, ao Estado de Natureza hobbesiano da guerra de todos contra todos. O Estado de Natureza de Hobbes e o Estado de Sociedade de Rousseau evidenciam uma percepção do social como luta entre fracos e fortes, vigorando a lei da selva ou o poder da força. Para cessar esse estado de vida ameaçador e ameaçado, os humanos decidem passar à sociedade civil, isto é, ao Estado Civil, criando o poder político e as leis. A passagem do Estado de Natureza à sociedade civil se dá por meio de um contrato social, pelo qual os indivíduos renunciam à liberdade natural e à posse natural de bens, riquezas e armas e concordam em transferir a um terceiro – o soberano – o poder para criar e aplicar as leis, tornando-se autoridade política. O contrato social funda a soberania” (CHAUÍ, 2000, p.517).



*Estou indo velozmente, no meu carro vermelho, importado da Alemanha, para Nova York. Estou indo para Nova York numa velocidade incrível, deixando para trás os pedestres e os carros nacionais. Deixando para trás um passado impecável, rumo a um futuro espetacular. Deus fala diretamente à minha consciência. Deus faz chover dinheiro em Nova York e não aqui, na Marginal Tietê, onde só chove chuva de água normal. A grande recompensa de Deus é exclusiva dos grandes administradores como eu, Paulo e os nova-iorquinos. Caso contrário, choveria dinheiro aqui mesmo, na Marginal Tietê, onde chove só chuva de água normal e os carros nacionais impedem a passagem veloz do meu carro vermelho, importado da Alemanha. Aqui, onde o Rio Tietê recebe a chuva de água normal, sem um dólar sequer no meio, que se mistura ao esgoto horroroso constituído pelo excremento dos pretos desta cidade e pelo subproduto indesejável da insignificante indústria nacional. Está decidido: a partir deste momento minhas empresas terão capital internacional e flutuarão no rio global de dinheiro que chove em Nova York (SANT'ANNA, 2001, p.597).*

No fundo essas questões, que muitas vezes estão submersas no trânsito cotidiano de São Paulo, ajudam a revelar todo um conjunto de incivilidade das pessoas, incluso o preconceito racial, social, afetivo, etc. E é justamente neste contexto onde esses conflitos passam a se exasperar, e que as verdadeiras posições são colocadas, debatidas e quem sabe superadas, pois *“conflito é criador, não a homogeneidade. Não é o acordo que é criador, criador de conflito, que permite a exibição da diferença e, às vezes, a compreensão dessa diferença”* (SANTOS, 1995, p.4 apud ARROYO, 1996, p.60).

O conflito é inimigo do consenso único que o *globalitarismo* tenta incutir nos corações e mentes. É neste sentido que a supressão dos conflitos num cenário eivado de contradições, que o é da nossa realidade objetiva, pode apontar a *“matematização do espaço (que) o torna propício a matematização da vida social [...] condições para uma maior alienação possível, para todos”* (SANTOS, 1944, p.33). Ou seja, os conflitos são reveladores, mas são constantemente tolhidos pelos meios de comunicação, que aparecem como uma das instâncias de poder, no sentido de normatizar a circulação no espaço urbano, criando um consenso possível e definindo o que é verdade, isto é, uma espécie de saber-poder, pois como diz Foucault, *“temos que admitir que o poder produz saber”* (1987, p.27).

Isso porque os meios de comunicação, mais do que alertar sobre os transtornos no trânsito, possíveis congestionamentos e informar rotas alternativas, muitas vezes são os agentes da fluidez que reproduzem discursos de verdade, condutas de comportamentos, como também, estigmas e preconceitos. Em uma

dessas matérias jornalísticas, a *Revista Veja*, em 2011 (Figura 34), descreve os motoboys e os caminhoneiros como os vilões do trânsito paulistano, assim descrito:

*Se virasse filme, o trânsito paulistano teria um protagonista: o carro. Afinal, os milhões de automóveis registrados na cidade tomam conta das ruas e, apesar dos quilômetros de lentidão, têm uma metrópole pensada para eles. E o antagonista, quem seria? Os 200.000 motoboys (a frota oficial de motos é de 880.000), apressados, costurando entre as faixas e buzinando sem parar? Ou os 190.000 caminhoneiros que circulam por aqui diariamente, com seus veículos lentos e gigantes?*



**Figura 34- Motoboys e caminhoneiros: candidatos a vilões do paulistano**

Fonte: <http://vejasp.abril.com.br/materia/viloes-transito-motos-caminhoes>. Acessado em 18/06/2012.

Quando a questão gira em torno dos transportes coletivos, o preconceito fica patente na sociedade brasileira, não por acaso que para R. DaMatta “a *superioridade social relativa dos usuários de automóveis, que preferem o transporte individual e personalizado ao coletivo (e impessoal), pelo qual tem aversão*” (DA MATTA, 2010, p.22). Mais do que isto, é muito comum associar uma questão de demérito às pessoas que utilizam transporte coletivo no Brasil, relacionando-as como pessoas que não evoluíram ou que momentaneamente passam por dificuldades econômicas.

Em uma matéria do Jornal Extra<sup>250</sup>, é possível corroborar com a questão apontada, pois a atriz Lucélia Santos, intérprete da personagem escrava Isaura, novela famosa mundialmente, foi fotografada em um ônibus na cidade de Rio de Janeiro, o que foi suficiente para estampar as capas dos principais jornais, assim descrito na matéria (Figura 35):

*Sumida da TV desde uma rápida aparição no seriado 'Aline', em 2011, Lucélia Santos foi vista andando num ônibus lotado no Rio, num momento 'gente como a gente'. Segundo o relato de uma leitora que fez o registro, a atriz viajava em pé num ônibus sem ar-condicionado, da linha 524 (Botafogo - Barra da Tijuca). 'Ônibus 524 lotado. Me ofereço para segurar a bolsa da moça. Quando olho, é a atriz Lucélia Santos'<sup>251</sup>.*



**Figura 35 – Atriz Lucélia Santos é fotografada em ônibus cheio no Rio, após sumir da TV**  
Fonte: <http://extra.globo.com/famosos/atriz-lucelia-santos-fotografada-em-onibus-cheio-no-rio-apos-sumir-da-tv-11860324.html>. Acessado em 13/05/2013.

A elite paulista, que se deleita em compras na *Champs-Élysées* em Paris ou na *Oxford Street* em Londres, pacientemente se ajeita dentro das composições de metrô ou nos ônibus dessas cidades; porém, quando chegam ao Brasil, têm total

<sup>250</sup> Fonte: <http://extra.globo.com/famosos/atriz-lucelia-santos-fotografada-em-onibus-cheio-no-rio-apos-sumir-da-tv-11860324.html>. Acessado em 13/05/2013.

<sup>251</sup> Idem.

aversão a esses meios de transporte. Mais do que isto, esse verdadeiro preconceito impede o direito de acesso tão fundamental a uma metrópole do porte de São Paulo. Não é difícil encontrar matérias jornalísticas que relatem a rejeição ao estabelecimento de corredores de ônibus e estações de metrô em regiões nobres da cidade.

Um exemplo disso pode ser analisado a partir de uma matéria do jornal Estado de São Paulo, em 2003, em que os moradores e comerciantes do bairro de Pinheiros eram contrários à construção do corredor de ônibus na Avenida Rebouças: *“o lugar vai ter um aspecto desagradável com muros e grades, o que vai contribuir para o fechamento do comércio”*<sup>252</sup> (Figura 36). Outros exemplos recentes se somam: em 2007, os moradores e comerciantes da região da Avenida Braz Leme também se colocaram contrários à construção de um corredor de ônibus, com o seguinte argumento: *“vai desqualificar o público da região. O que nós temos aqui é um comércio de alto padrão”*<sup>253</sup> (Figura 37). Em 2010, segundo uma matéria do Jornal Folha de São Paulo, os moradores do bairro nobre do Morumbi protestaram contrariamente à construção do monotrilho: *“não acho justo que, em prol de uma comunidade onde a TV a cabo é roubada, a eletricidade é gato, a gente tenha que pagar o preço da obra”*<sup>254</sup>. Ainda segundo esta matéria, estes moradores tinham o consenso que o metrô subterrâneo seria bem-vindo<sup>255</sup> (Figura 38). Porém, talvez não seja este realmente o caso, mesmo porque mais recentemente, em 2011, conforme matéria do jornal Estado de São Paulo, foi muito divulgada a polêmica construção de uma estação de Metrô (subterrânea) na Avenida Angélica, no bairro nobre de Higienópolis, quando a Associação Defenda Higienópolis impôs a mudança para a Av. Pacaembu, sob a alegação que a obra aumentaria o número de ocorrências indesejáveis, devido ao acesso de *“gente diferenciada”* no bairro (Figura 39).

---

<sup>252</sup> Jornal O Estado de São Paulo, 03/04/2003.

<sup>253</sup> Jornal da Tarde, 14/09/2007.

<sup>254</sup> Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 03/10/2010.

<sup>255</sup> Idem.

## Moradores de Pinheiros rejeitam corredor de ônibus

Comerciantes também temem que obra na Avenida Rebouças deteriore a região

MAURO MUG

Moradores e comerciantes de Pinheiros estão contra a construção de um corredor exclusivo para ônibus na Avenida Rebouças. "Não queremos que aconteça o mesmo que já ocorre com o Corredor Santo Amaro, que está um lixo, e com o 9 de Julho, entregue às traças", criticou a economista Fernanda Bandeira de Mello, de 44 anos, integrante do Movimento Rebouças Viva. "O corredor vai provocar a derrubada de árvores no canteiro central, redução das calçadas e diminuição do tempo de travessia de pedestres", disse. "O lugar vai ter um aspecto desagradável com muros e grades, o que vai contribuir para o fechamento do comércio, que há um ano e meio vem se recuperando. Será a degradação da Rebouças."

Fernanda entende que a construção de um corredor exclusivo de ônibus não vai resolver o problema do trânsito moroso da avenida. "O fluxo maior na Rebouças é de carros e não de ônibus, por isso o corredor não vai melhorar a fluidez do trânsito", afirmou. A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET)

contesta: segundo dados da empresa, em alguns trechos da Rebouças circulam cerca de 200 ônibus por hora — um volume semelhante ao registrado no Corredor Santo Amaro.

Na opinião de Fernanda, porém, a melhor solução é a construção de uma linha do metrô, já prevista para o local. "A Prefeitura cria o corredor e daqui a pouco vem o metrô e abre o subsolo para sua linha. Quanto de dinheiro que a cidade vai perder com essas obras?", questiona. "Nós queremos o metrô."

**Cópia** — No dia 24 de março, o Movimento Rebouças Viva protocolou requerimentos na Subprefeitura de Pinheiros, na Empresa Municipal de Urbanismo

(Emurb) e na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, solicitando cópia do projeto, com detalhes urbanístico e viário, de impacto ambiental e de custo.

Ontem, representantes da Associação dos Lojistas de Pinheiros e dos moradores tiveram uma reunião com a subprefeita Bia Pardi e técnicos da Emurb e da CET. No encontro, representantes da CET se comprometeram a fornecer uma cópia do projeto à entidade. Durante a reunião, o arquiteto Samuel Alves de Oliveira, gerente de Projetos Viários da CET, garantiu aos moradores que não estão previstas reduções do canteiro central nem das calçadas.

**LOJISTAS PREVEÊM PREJUÍZOS NAS VENDAS**

Figura 37 – Moradores de Pinheiros rejeitam corredor de ônibus  
Fonte: jornal O Estado de São Paulo, 03/04/2003

## CORREDOR NA BRÁS LEME

Líderes querem 25 mil assinaturas

Um abaixo-assinado contra o projeto já circula entre os moradores da região



A 'avenida de praia' da Zona Norte

Não vamos fazer nenhum corredor de ônibus sem ouvir a população. Só depois vamos decidir"

ALEXANDRE MORAES SECRETÁRIO DE TRANSPORTES

# Moradores dizem não

>Grupo promete parar o trânsito em protesto

GILBERTO AMENDOLA

Os moradores da Brás Leme, na Zona Norte, já mandaram avisar: "A classe média vai subir nas tamancas". O motivo dessa advertência é o já anunciado corredor de ônibus que a Prefeitura pretende inaugurar na avenida até o fim de 2008. "Somos rancorosos. O político que apoiar essa iniciativa nunca mais ganham voto aqui na região", afirmou Luciana.

O anúncio feito pela Prefeitura, no final do mês passado, de que a Brás Leme seria incluída no pacote das novas cinco faixas exclusivas de ônibus pegou os moradores de surpresa. Afinal, a avenida onde moram é considerada uma das mais bonitas da Cidade (com extensa área verde, espaço para caminhadas etc.). Moradores da Zona Norte costumam afirmar até que a Brás Leme é uma espécie de "avenida de praia".

documentos. Além disso, uma manifestação deve fechar a Brás Leme na próxima sexta-feira, dia 21. "Vamos interromper o tráfego às 18h30. Bem na hora do rush. A intenção é fazer barulho mesmo", afirmou Luciana.

O anúncio feito pela Prefeitura, no final do mês passado, de que a Brás Leme seria incluída no pacote das novas cinco faixas exclusivas de ônibus pegou os moradores de surpresa. Afinal, a avenida onde moram é considerada uma das mais bonitas da Cidade (com extensa área verde, espaço para caminhadas etc.). Moradores da Zona Norte costumam afirmar até que a Brás Leme é uma espécie de "avenida de praia".

Eu nem durmo mais. Fiquei até deprimida.

Esse corredor vai desvalorizar todos os imóveis da região"

LEONARDEZINHA BIANCHI DONA DE UMA BANDEJA, JORNAL NA AVENIDA

"São Paulo já é um lugar tão quente de áreas verdes. Por que vão derrubar nossas árvores, acabar com o nosso canteiro central?", pergunta a personal trainer Gerson de Carvalho Pereira. "Todos os dias eu corro com minhas alunas aqui na avenida. Isso vai acabar quando

Figura 36- Corredor na Brás Leme. Moradores dizem não  
Fonte: Jornal da Tarde, 14/09/2007

## Grupo prepara protesto contra linha de monotrilho no bairro

Morador quer pôr bandeira preta na janela em dia de audiência

DE SÃO PAULO

Na noite de quinta passada, cerca de cem moradores do Morumbi discutiam se fariam um protesto para chamar a atenção para a construção do monotrilho.

Parte torcia o nariz para a ideia. "A gente tem que descer do salto alto", dizia, do lado de fora da sala do Conseg (Conselho Comunitário de Segurança) do bairro, uma das defensoras do protesto, a empresária Claudete de Souza, 52, dona de uma casa av-

liada em R\$ 1 milhão que deverá ser desapropriada. Teve mais apoio outra ação: a de que no dia da audiência pública entre o Metrô e a comunidade, o que deve acontecer no meio de outubro, moradores da av. Jorge João Saad coloquem em suas janelas bandeiras pretas.

Na reunião, alguns diziam que em Paraisópolis o monotrilho era apresentado como benefício. "Eles [o governo] sempre põem a comunidade contra o lado de cá", dizia uma das moradoras.

"Quero todo mundo vivendo no Jardim América, que a vida um dia seja linda pra todo mundo. Mas não acho justo que, em prol de uma comunidade que pagar o preço da obra", dizia Claudete, já dentro da reunião, em momento de polêmica.

"A gente não está contra a comunidade de Paraisópolis", afirmava outro morador. Havia, no entanto, um consenso: o metrô é bem-vindo, mas abaixo do solo.

Figura 38 Grupo prepara protesto contra linha de monotrilho no bairro  
Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 03/10/2010

## Metrô: recusa de Higienópolis causa protestos na web

Assunto era o mais comentado à noite no Twitter e internautas até de outros Estados já organizam churrasco na frente de shopping

Gabriel Pinheiro Renato Machado

A decisão do Metrô de instalar uma das estações da futura Linha 6-Laranja no Pacaembu em vez de em Higienópolis provocou piadas e protestos ontem na internet. Apesar de a companhia negar veementemente que tenha cedido à pressão popular de moradores de Higienópolis para excluir do projeto uma parada na Avenida Angélica, o assunto à noite se tornou o mais comentado do Twitter brasileiro e foi discutido por pessoas também de outros Estados.

Em meio à polêmica, ainda surgiu na rede abaixo-assinado a favor da estação. O texto diz que a decisão do Metrô foi "preconceituosa" e destaca que a obra é "dessejo de milhões de paulistanos".

No Facebook, convite para "churrasco diferenciado em frente ao Shopping Higienópolis" para mostrar que "ricos não chegam aos pobres, mas pobres, sim, facilmente chegam aos ricos" tinha sido "aceito" por 28.468 pessoas até 23h30. O anúncio do evento no sábado promete levar "farofa, carne de gado, cachorro, papagaio e som" para a Avenida Higienópolis. Internautas de outras cidades

REAÇÕES NO TWITTER

Rodrigo Balan @RodrigoBalan "A mesma elite que elogia metrô em cada esquina de Londres e Paris barra a chegada da estação em Higienópolis"

Samuel Squarisi @srsquarisi "Quando o trânsito parar por tantos carros nas ruas, acho que os moradores de Higienópolis mudarão de ideia ou comprarão helicópteros"

Josué de Carvalho @josucar "Higienópolis não quer metrô. Nós, em Salvador, depois de 12 anos, temos 6 km prontos que não funcionam. É mole?"

também comentaram. "Tragam o metrô de Higienópolis a Fortaleza", postou Henrique Araújo. "Em Florianópolis, metrô seria salvação. Em Higienópolis, o povo não quer. Mando doirto", disse Alessandro Bonassoli.

O novo projeto da Linha 6-Laranja foi apresentado na semana passada em audiência pública.

Com 15,3 km, deve ir da estação São Jooquim, na região central, à Vila Brasilândia, na zona norte. Apelidada de "linhas das universidades" por prever estações perto de seis centros de educação superior, como PUC e Mackenzie, o ramal previa uma parada na Angélica, onde atualmente há prédio residencial e supermercado. Com a mudança, a estação foi para perto da Fiap, em local ainda não definido.

"Quando assumi essa pasta, encontrei um projeto que tinha a Estação Angélica a 600 metros de outra, a Higienópolis/Mackenzie. Ficou desbalanceado e por isso refizemos os estudos técnicos. Quando os moradores vieram aqui, disse a eles que já tínhamos desistido. Não teve reação nenhuma com pressão", diz o secretário dos Transportes Metropolitanos, Jarandir Fernandes. "E quero manifestar minha indignação com pessoas que lutam para não ter um serviço como o Metrô, quando há um universo de outras pessoas que serão beneficiadas."

A Associação Defesa Higienópolis comemorou a decisão, mas tentou se desvincular da imagem de elitista. "Nosso bairro tem uma grande população de terceira idade, que costuma fazer tudo a pé, então haveria uma

Figura 39 – Metrô: recusa de Higienópolis causa protestos na web  
Fonte: jornal O Estado de São Paulo, 11/05/2011

É neste sentido que os choques de interesses no trânsito urbano, das mais variadas matizes, acabam exacerbando uma série de problemas que afetam a totalidade dos interessados. Assim, a questão de um transporte mais democrático e humano coloca-se em um desafio de se repensar o uso do espaço urbano privilegiando apenas um modal, que ocupa mais espaço, mais energia, mais poluição, induz a mais acidentes no trânsito. Porém, o desafio maior é a mudança cultural, a partir da qual as pessoas aprendam a coexistir com o outro, nas suas diferenças sociais, econômicas e espaciais.

## **7. Capítulo – Mobilidade como Direito**

### **7.1. A Virada da Mobilidade: lutas e resistências pelo coletivo**

A questão da mobilidade parece devotar uma atenção maior no tecido social da metrópole de São Paulo mais contemporaneamente. Isso não quer dizer que esta temática tenha sido inaugurada neste contexto mais recente. Ao contrário. Este debate já estava colocado há pelo menos um século. Entrementes, na atualidade, parece congrega os interesses e as necessidades da totalidade das relações socioespaciais, quer do ponto de vista das classes sociais, quer da escala espacial de abrangência, quer do ponto de vista da escala temporal envolvida.

A virada da mobilidade é, portanto, produto e necessidade de um contexto de intensas transformações socioespaciais, traduzidas por uma metrópole cada vez mais espalhada, um modelo urbano que empurra as pessoas a morarem em lugares distantes dos serviços e infraestruturas fundamentais, obrigando-as a gastarem seu precioso tempo em longos deslocamentos diários; baseado na circulação dos automóveis, vem exigindo do poder estatal uma construção contínua de obras de infraestrutura viária. Áreas de convivência entre as pessoas, as áreas verdes e os rios são arrasados para dar passagem à promessa da ideologia da eficiência dos automóveis. A metrópole cinza, órfã de espaços de lazer e áreas de convivência no tamanho de sua necessidade, vem revelando uma crise fundamental que se relaciona ao modelo autoviário.

Neste cenário, a ideia de mobilidade passa a ser central, pois não se restringe aos problemas de transportes mas, antes de tudo, aos problemas urbanos. Isto é, o ponto central de análise da mobilidade passa a girar em torno das pessoas e não do objeto, que é o transporte (MIRALLES-GUASCH, 2002). Obviamente, essas pessoas fazem uso de transportes, mas a análise em sua complexidade requer uma compreensão dessas pessoas no que concerne a sua condição econômica, social e cultural, já que vivem em determinados territórios. Essa relação tríade, sociedade, transporte e território, vai determinar as características da mobilidade das pessoas quer na sua abrangência, tempo despendido e condições de realizações, como também, ajuda a refletir acerca da mobilidade baseada em um novo paradigma da

sustentabilidade, que revela sua eficácia pelos baixos custos (econômico, temporais, ambientais e sociais) e alto nível de acessibilidade (Ibid.).

Não por acaso, o problema da sustentabilidade não pode ser superado sem a resolução do problema da mobilidade. As manifestações de junho de 2013 que ocorreram em São Paulo, parecem traduzir uma insatisfação geral em torno da questão da mobilidade, que teve como a ponta do *iceberg* o aumento da tarifa do transporte coletivo. Na verdade, esse tipo de manifestação não é uma novidade ao longo da história na luta pelos transportes em São Paulo (Figura 40).



Figura 40 - O Povo depreda os ônibus e bondes da CMTC.

Fonte: Folha da Noite, 01/08/1947. <http://acervo.folha.com.br/>. Acessado em 15/09/13.

Estabelecendo como referência o período de análise desta pesquisa, é possível verificar essas manifestações ainda no final da década de 1940. Em 1947,



com a criação da CMTC, de acordo com Silvana Zioni, deu-se a “*passagem do monopólio privado para o público*” (ZIONI, 1999, p.87); umas das primeiras atitudes dessas empresas foi elevar a tarifa em mais de 100%, passando de 0,20 centavos para 0,50 centavos, assim citado por W. Stiel:

*Não podendo manter o preço das passagens a 0,20 como a Light, que estava desinteressada pelo transporte coletivo, em 1º de agosto de 1947, passado um mês de serviço, a companhia elevou suas tarifas para 0,50 centavos, mais de 100% de uma vez só. O povo, acostumado em pagar os 0,20 desde quase 80 anos, revoltou-se, efetuando um ‘quebra-quebra’ de grandes proporções, tanto de bondes como de ônibus. Tenta invadir a Prefeitura, então na Líbero Badaró, tentando destruí-la também, só não conseguindo por ter sido a Polícia prevenida a tempo. Vários bondes e ônibus foram completamente destruídos por depredação e fogo. Só no dia seguinte é que foi restabelecido o tráfego com guardas armados em cada carro, mas os preços continuaram os mesmos (STIEL, 1978, p.194).*

Um pouco mais de uma década, em 1958, o problema dos transportes coletivo se exasperava, em resultado do fim do monopólio estatal ao longo das gestões de Adhemar de Barros na Prefeitura de São Paulo. “*O transporte de massa foi abandonado de vez e, na exploração mista, a exploração privada passou a ter primazia*” (ITACARAMBI, 1985 apud ZIONI, 1999, p.93). E dentro dessa relação mercadológica, de acordo com o jornal O Estado de São Paulo, neste ano, os paulistanos foram dormir com uma tarifa e acordaram com outra:

*Os usuários só ficaram sabendo do reajuste quando encontraram, na manhã do dia 30, cartazes nos pára-brisas dos ônibus e bondes com novo valor. Com o aumento na calada da noite, as tarifas de ônibus passaram de Cr\$ 3,50 para CR\$ 5,00, e dos bondes de Cr\$ 2,50 para Cr\$ 3,00. Ciente das possíveis reações, o prefeito Adhemar de Barros mandou colocar policiais armados em diversos pontos de ônibus da cidade. Nos dias das manifestações, Barros estava no Rio de Janeiro<sup>256</sup>.*

Conforme esta matéria, a primeira reação da população foi de reclamação, mas logo chegaram as notícias das primeiras paralisações de ônibus e bondes feitas por estudantes, ainda que de forma pacífica, praticamente durante toda a manhã. Porém, ao entardecer, as paralisações começaram a tomar outro rumo. Como neste período há uma procura maior por transporte, os estudantes começaram a bloquear a circulação dos ônibus e o comércio começou a baixar as portas:

<sup>256</sup> <http://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,protesto-contratarifa-deixou-4-mortos-em-1958,9110.0.htm>. Acessado em 15/09/2013.



Figura 41 - A cidade conflagrada pelo aumento de tarifas; choques entre a polícia, agitadores e populares.

Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 31/10/1958.

<http://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,protesto-contra-tarifa-deixou-4-mortos-em-1958,9110,0.htm>. Acessado em 15/09/2013.

Ou seja, os paulistanos acordaram surpreendidos com o aumento das tarifas e, no final do dia, a cidade foi dormir com quatro manifestantes mortos, dezenas de feridos e 150 veículos depredados<sup>258</sup> (Figura 38). Essas manifestações se repetiram ao longo da história em São Paulo, mas, como não é interesse dessa pesquisa listá-

<sup>257</sup> Idem.

<sup>258</sup> Idem.

las exhaustivamente, a reflexão que se pode realizar é que o rodoviarismo nasceu com protestos e, quiçá, escancara sua crise derradeira nas manifestações de junho de 2013.

As manifestações de junho de 2013 tiveram como estopim o aumento da tarifa de transportes coletivos de R\$ 3,00 para R\$ 3,20. Portanto, à primeira vista, não é uma novidade histórica relacionada a esta temática em São Paulo. Ao contrário. Todavia, é indubitável que estas últimas manifestações tenham tido uma repercussão toda particular. É evidente que o aumento da tarifa que desencadeou essas manifestações foi somente uma faísca, que em combustão com a insatisfação popular, relacionada há décadas devido à insensibilidade do poder público e decorrente das péssimas condições de vida urbana da sociedade paulistana, acabou gerando uma das maiores revoltas populares no Brasil no século XXI.

Em uma matéria do Jornal Folha de São Paulo, do dia 23 de maio de 2013, a Prefeitura e o Governo do Estado de São Paulo anunciavam o reajuste do ônibus e do metrô para R\$ 3,20 a partir de junho de 2013. Ainda nesta matéria, constatava-se que o Prefeito Fernando Haddad (PT) só não aumentou a tarifa para R\$ 3,47 para ajudar o governo federal da Presidenta Dilma Rousseff (PT), que está preocupado com os crescentes índices inflacionários: *“no começo do ano, Haddad e Alckmin aceitaram o pedido da presidente Dilma Rousseff (PT) e do ministro Guido Mantega (Fazenda), preocupado com a inflação, de adiar o reajuste das tarifas – que tem forte influência na aceleração de preços no país*<sup>259</sup>”.

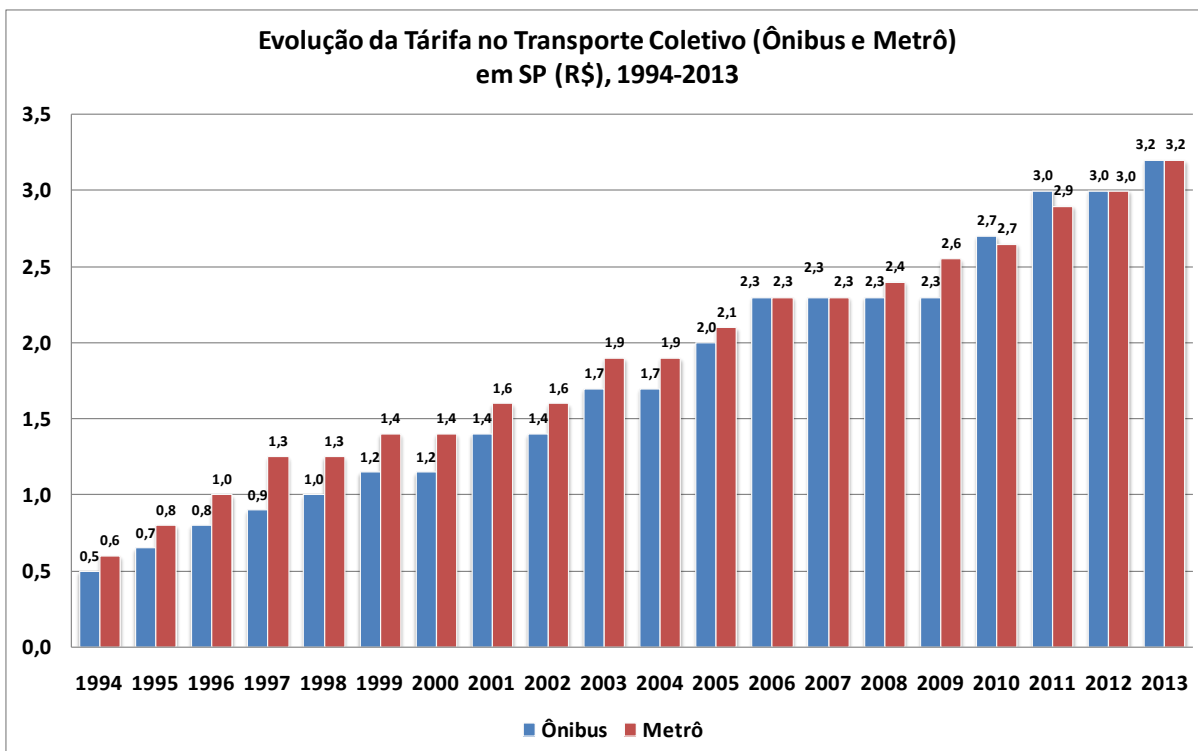
Ou seja, o que estava em jogo não era a anuência da população em aceitar ou não o aumento das tarifas, e sim o que esse aumento afetaria na economia em termos inflacionários, tanto que o principal argumento era que, desde 1994, o aumento das tarifas de ônibus dava-se acima dos índices inflacionários<sup>260</sup>. Mas mesmo sob este argumento, eram factíveis as constantes elevações nas tarifas sem que o transporte coletivo conhecesse uma melhoria de qualidade. Tanto que, analisando o gráfico abaixo, verifica-se a intensa evolução das tarifas de ônibus e metrô entre 1994 e 2013. As tarifas de ônibus no período citado evoluíram cerca de 540% e as tarifa de metrô aumentaram aproximadamente 433%<sup>261</sup> (Gráfico 72).

---

<sup>259</sup> Jornal Folha de São Paulo, 23/05/2013.

<sup>260</sup> Idem.

<sup>261</sup> Valores definidos em cada ano, não foram atualizados por quaisquer índices econômicos.



**Gráfico 72 – Evolução da tarifa no transporte coletivo (ônibus e metrô), em SP, 1994-2013**

Fonte: Anuário Estatístico do Estado de São Paulo/ Org. Ricardo B.

Silva <http://produtos.seade.gov.br/produtos/anuario/index.php?anos=2003&tip=ment&opt=temas&cap=3&tema=tra#1>. Acessado em 20/04/2014./ Jornal Folha de São Paulo, 23/05/2013/ Org. Ricardo B. Silva

Ademais, o Prefeito e o Governador de São Paulo anunciaram o aumento das tarifas de R\$ 3,00 para R\$ 3,20 no dia 02 de junho de 2013<sup>262</sup>. E o que parecia ser mais uma medida impopular como outra qualquer, passou a representar um novo diapasão das lutas e resistências sociais em torno da questão urbana. Um movimento de estudantes, até então desconhecidos do público em geral, passaria a incendiar corações e mentes anestesiadas por mais de uma década no Brasil, a saber: O Movimento Passe-Livre (MPL). O MPL, que tem a sua principal bandeira vinculada à tarifa zero<sup>263</sup>, publicava em seu site na internet a seguinte mensagem: “Se a tarifa aumentar, São Paulo vai parar”<sup>264</sup> (Figura 42) e conclamava a população a se manifestar de maneira contrária a esse aumento:

*O prefeito já confirmou que a tarifa de ônibus em São Paulo vai aumentar no início de junho. Segundo o governador, as passagens do Metrô e da CPTM devem subir junto. O valor do aumento ainda não está confirmado, mas se*

<sup>262</sup> <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,tarifas-de-onibus-trem-e-metro-sobem-hoje-em-sp,1038109,0.htm>.

Último acesso em 17/05/2014.

<sup>263</sup> Como vimos no capítulo 3.

<sup>264</sup> <http://saopaulo.mpl.org.br/2013/05/12/convocatoria-grande-ato-contra-o-aumento/>. Último acesso em 17/05/2014.

*R\$3 já é um roubo, imagina mais! Por isso chamamos todos a uma grande manifestação contra o aumento, na quinta-feira dia 06/06, com concentração a partir das 17h em frente ao Teatro Municipal (próximo ao metrô Anhangabaú e do terminal Bandeira). Se a tarifa aumentar, São Paulo vai parar!*<sup>265</sup>.



**Figura 42 – Convocatória: ato contra o aumento no dia 06/06!, MPL**

Fonte: <http://saopaulo.mpl.org.br/2013/05/12/convocatoria-grande-ato-contr-o-aumento/>. Último acesso em 17/05/2014.

Doravante, essa primeira manifestação marcada conseguiu reunir cerca de 2 mil pessoas, de acordo com a Polícia Militar e 6 mil manifestantes, segundo o MPL. Esse protesto, motivado pelo aumento da tarifa de ônibus, metrô e trem em São Paulo, levou à interdição de vias importantes na cidade de São Paulo, como a Av. 23 de maio, Av. Nove de Julho e Av. Paulista, gerando confrontos com a Polícia Militar: “no centro e na Paulista quebraram placas, picharam muros e ônibus, provocaram danos a um shopping e ao Masp”<sup>266</sup> (Figura 43).

<sup>265</sup> Idem.

<sup>266</sup> Jornal Folha de São Paulo, 07/06/2013.

# Protesto contra aumento de ônibus tem confronto e vandalismo em SP

Grupo reúne ala radical de partidos e estudantes

DE SÃO PAULO

Manifestação liderada por estudantes reuniu ao menos 2.000 pessoas e fechou a avenida Paulista

Leandro Moraes/UOL

**A PM utilizou balas de borracha e gás para tentar conter depredação; houve 15 detidos e 3 feridos**

DE SÃO PAULO

Em protesto contra a elevação da tarifa de ônibus, metrô e trens em São Paulo, manifestantes entraram em confronto com a Polícia Militar, interditaram vias e provocaram cenas de vandalismo ontem à noite na região central.

O ato levou à interdição de vias como 23 de Maio, Nove de Julho e Paulista na hora de pico. Estações de metrô foram depredadas e fecharam.

No centro e na Paulista, quebraram placas, picharam muros e ônibus, atearam fogo, provocaram danos a um shopping e ao Masp.

Os manifestantes são ligados ao Movimento Passe Livre, liderado por estudantes e alas radicais de partidos.

Eles marcaram novo protesto para hoje às 17h no largo da Batata, em Pinheiros.



Estudantes e policiais em frente ao shopping Pátio Paulista, durante manifestação contra a alta das tarifas de transporte

O reajuste da tarifa de ônibus, metrô e trens, de R\$ 3 para R\$ 3,20, vale desde domingo e ficou bem abaixo da inflação. A alta dos ônibus foi de 6,7%, contra 15,5% do IPCA. O aumento foi decidido pelo prefeito Fernando Haddad (PT) e pelo governa-

dor Geraldo Alckmin (PSDB). O ato, diz a PM, reuniu cerca de 2.000 pessoas—organizadores falavam em 6.000. Eles saíram em passeata às 18h do centro até a Paulista. Houve ao menos 15 detidos, incluindo Altino de Melo Prazeres, presidente do

sindicato dos metroviários. Segundo a polícia, dois PMs e um manifestante se feriram. A PM utilizou bombas de gás e balas de borracha.

O Metrô disse lamentar os “fatos violentos” e que estuda responsabilizar autores. A assessoria de Haddad afir-

mau que “a prefeitura entende a manifestação”, mas que lamenta que ela “tenha tomado proporções violentas”.

Organizadores argumentaram que não era possível controlar toda a multidão.

» LEIA MAIS na pág. C4

**Figura 43 - Protesto contra aumento de ônibus tem confronto e vandalismo em SP**

Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 07/06/2013.

Neste novo diagrama de relações de poder, para além do chão da fábrica, a cidade torna-se o espaço das resistências. O cotidiano, neste esteio, traduz-se como um campo de lutas táticas e põe em xeque forma tradicionais de se analisar as relações de poder. Esse poder, problematizado por M. Foucault, “é menos uma propriedade que uma estratégia, e seus efeitos não são atribuídos a uma apropriação, mas a disposições, a manobras, táticas, técnicas, funcionamentos” (DELEUZE, 2005, p.41), portanto, somente existindo em ato, uma “ação sobre ações” (FOUCAULT, 1995, p.243). É neste sentido, disperso, relacional, micro e cotidiano, que o “poder está em toda parte; não porque englobe tudo e sim porque provém de todos os lugares” (Idem, 2006, p.103).

Destarte, as racionalidades de poder que se movem e se exercem sobre a cotidiano administrado das pessoas só podem ser flagradas no contato, no choque de poderes, ação sobre as ações. O MPL ganha notoriedade neste diapasão, no choque e contato com o poder. É evidente que a participação popular não ficou restrita aos integrantes do MPL, mas é indubitável que este movimento tenha canalizado uma intensa insatisfação popular. Foi assim que, a partir de uma série de históricos de lutas recentes em torno da questão dos transportes, com um inteno

trabalho de bases nas escolas públicas de São Paulo e as novas possibilidades técnicas proporcionadas pelas redes técnicas, que o MPL passou a capitanear milhares de pessoas que foram protestar nas ruas e avenidas de São Paulo. Em entrevista a nós concedida, Monique, uma das integrantes do MPL, relata esse histórico:

*Eram estudantes de escolas públicas secundaristas, moradores de periferia em São Paulo que já tinham uma certa participação política, principalmente por conta da campanha da ALCA, esse primeiro coletivo que foi gerar o MPL. São Paulo começou suas atividades no final de 2003, começo de 2004, tínhamos essa experiência de já ter participado da mobilização cultural e tudo mais, e em 2003 teve a 'revolta do buzu', lá em Salvador, que os estudantes pararam a cidade por duas semanas contra o aumento da tarifa, não conseguiram a reivindicação porque teve manobras políticas, principalmente da juventude do PC do B lá na cidade, mas ficou como um exemplo para os jovens que estavam mobilizados no país construir o comitê de luta pelo passe livre e se organizarem para quando tivesse outras lutas como essa não ter esse aparelhamento [...] No começo a gente discutia pouco a qualidade do serviço, era mais uma questão de acesso, do preço que excluía as pessoas de utilizarem, aí a gente começou a se reunir<sup>267</sup>, esses quatro jovens, e fazer atividades em escolas para juntar mais jovens para o movimento, para discutir a questão do transporte com a juventude. E aí fizemos atividades em milhares de escolas secundaristas públicas na cidade toda.*

Conforme relatado, a partir de então, o movimento passa a atuar ativamente nas escolas de São Paulo, até que com a chamada revolta das catracas, em 2004, em Florianópolis, o MPL alçaria um outro patamar:

*até que no final do ano resultou que nesse ano de 2004 que a gente já estava fazendo o trabalho, foi o primeiro ano que Florianópolis barrou um aumento, lá tinha um comitê de luta pelo passe livre bem mais estruturado, que tinha nascido a partir de um racha da juventude e revolução do PT, que era uma corrente interna lá do trabalho, as pessoas racharam e criaram esse comitê independente, que lutava pelo passe livre estudantil lá, como foi um processo que aconteceu no Brasil todo, depois da revolta do buzu muita gente começou a se organizar para o transporte em vários lugares. E aí Florianópolis conseguiu barrar esse aumento em 2004, aí foi um grande ascenso da luta, porque muita gente começou a ver que a gente poderia conquistar alguma coisa, e aí a partir disso Florianópolis se construiu como uma referência e chamou um encontro nacional desses comitês de luta pelo passe livre lá no Fórum social em janeiro de 2005, em Porto Alegre.*

---

<sup>267</sup> Apesar da entrevistada não gostar do termo, a Monique, o Gabriel, a Mayara e o Fábio são os fundadores do MPL.

Ainda segundo a Monique, a partir desses comitês, que já se articulavam em torno da questão do passe livre, esses ajudaram a depurar uma prática política, assim relatada por esta: *“essa prática política tem tudo a ver com a nossa prática política, de construir um movimento que é horizontal, apartidário, independente de outras influências políticas de organizações”*.

Assim, a partir de então, o MPL de São Paulo passa a crescer, especialmente quando foi divulgada sua criação no Fórum Social de Porto Alegre, relatado dessa forma por Monique:

*muita gente que estava no Fórum por outros motivos acabou vindo a plenária, se integrou, quando a gente voltou para São Paulo a gente fez uma reunião aberta do movimento, que até aquele momento tinha 5, 6 pessoas, fizemos uma reunião aberta que foi logo depois do Fórum, que vieram 80 pessoas.*

Além do mais, o MPL passou a se reorganizar; seus integrantes começaram a atuar em regiões específicas da cidade, segundo Monique:

*Então a gente separou as pessoas de acordo com a região que elas tinham interesse de atuar, foi a primeira vez que a gente conseguiu fazer isso e a gente começou a ter comitês regionais na noroeste, no sudoeste, no centro, e na leste. E aí cada um desses comitês foi fazendo seu trabalho independente mas de maneira articulada.*

E foi justamente neste ano de 2005 que ocorreu a primeira luta empreendida pelo então formado MPL:

*Em 2005 foi o primeiro ano que a gente tocou uma luta contra aumento em São Paulo, foi uma luta pequena, até porque ainda era gestão da Marta, foi bastante complicado pela relação prévia que o comitê de luta do passe livre tinha com a base de vereadores do PT, por conta do projeto de lei do passe livre estudantil, mas fizemos, foi a nossa primeira experiência de luta, fizemos tanto atos no centro como atos nas escolas, a gente parava nas portas das escolas de manhã e fazíamos um ato saindo da escola, e aí sempre com essa perspectiva de fazer trabalho forte em escolas, e de fazer trabalho em bairros, que a gente começou a fazer a partir de 2006.*

Ou seja, o MPL não é necessariamente livre das influências políticas, apesar de seus propósitos não irem nesta direção. Outro ponto fundamental é que, antes de existirem as redes sociais, os integrantes do MPL já estavam se articulando nas bases para suscitar um debate em torno do passe livre. Para Monique, o ano de



2006 foi decisivo, pois o MPL organizou um seminário de formação sobre os transportes e marcou uma decisiva virada para o movimento que, da luta pelo passe livre aos estudantes, passou a lutar pelo passe livre para toda a população:

*Em 2006 é um ano importante para a história do movimento, porque foi o ano que a gente fez nosso primeiro seminário de formação sobre transporte e foi o ano que a gente conheceu o Lúcio Gregori, a gente fez esse debate, trouxemos vários especialistas para discutir a questão do transporte com a gente, mas sem dúvida a grande marca desse seminário foi conhecer o Lúcio, e o projeto tarifa zero, que até o momento a gente discutia o passe livre para os estudantes, como uma forma de poder acessar o direito da educação, porque a educação é tudo e o transporte impossibilitava dar uma educação plena, com o conhecimento do projeto de tarifa zero do Lúcio a gente começou a ver como na verdade a porta da tarifa zero englobava muito mais gente e tinha muito mais a ver com a concretização do direito à cidade, e a partir daquele momento tanto em São Paulo como nacionalmente a gente começou a discutir, até que momento a gente avançou na pauta para deixar de defender a tarifa zero para os estudantes e passar a defender a tarifa zero universal, tarifa zero para toda a população.*

Com esta base, de acordo com Monique, as manifestações empreendidas pelo MPL começam a pulular:

*Em 2006 a gente tocou uma luta contra aumento, uma grande luta contra aumento, o maior ato tinha cerca de 5 mil pessoas, foi uma luta que durou até mais que essa de 2013, e que teve a gente pode dizer, um grau de repressão muito semelhante ao que a gente viveu aqui, eram pessoas que ficaram... teve uma militante que perdeu uma parte do dedo, teve um confronto no Parque D. Pedro que um manifestante teve um braço quebrado em três pontos, até hoje ele não tem mobilidade plena desse braço, então a gente fez essa grande luta em 2006 também. E aí fizemos luta contra aumento também em 2010 e 2011, a de 2010 não foi muito forte, a de 2011 foi bem forte também, e sempre com essa perspectiva de fazer o trabalho em escolas e trabalhos em comunidades que a gente começou a fazer em 2006.*

Foi assim que, basicamente, o MPL construiu um conjunto articulado de ações que o poder público não foi capaz de dimensionar, já que para Monique:

*A gente pega essa história toda, que a gente aprendeu muito, desemboca em junho, fizemos um grande planejamento de movimento e luta contra o aumento em junho, mas sabendo que a gente só ia ganhar se perdesse o controle da mobilização e que a própria população tomasse aquela luta para si, que foi o que aconteceu.*

E foi com esse histórico acumulado de experiências que, no dia 7 de junho de 2013, ocorreu a segunda manifestação organizada pelo MPL, que continuava a

bradar nas ruas com o lema: “Se a tarifa não abaixar, São Paulo vai parar”. De fato, neste dia, segundo uma matéria do jornal O Estado de São Paulo, ocorreu o terceiro pior índice de congestionamento no ano, em torno de 226 km de lentidão, às 19h00, segundo a CET<sup>268</sup>, isso porque:

*O confronto de ontem começou por volta das 19h15, quando cerca de 5 mil manifestantes, segundo a polícia, bloquearam todas as faixas da Marginal do Pinheiros. A marcha havia começado uma hora antes na Avenida Brigadeiro Faria Lima e desceu a Avenida Rebouças. Manifestantes picharam orelhões, paredes e a passarela que dá acesso ao Shopping Eldorado [...] No cruzamento da Rebouças com a Marginal, o grupo aproveitou uma brecha em um bloqueio que havia sido montado pela Polícia Militar no acesso da Ponte Eusébio Matoso e entrou na via expressa. Ali, no entanto, a Tropa de Choque da PM estava à espera dos manifestantes [...] Mas, com a ocupação da marginal, meia hora depois, a tropa de choque jogou bombas de efeito moral e disparou balas de borracha para tentar dispersar o protesto<sup>269</sup> (Figura 44).*



Figura 44 - No 2º dia de confronto e destruição, protesto fecha marginal do pinheiros  
 Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 08/06/2013.

<sup>268</sup> Jornal O Estado de São Paulo, 08/06/2013.

<sup>269</sup> Idem.

Mas, diante desse cenário de revolta urbana, deflagrada no 2º dia de manifestação, o Prefeito Fernando Haddad e o Governador Geraldo Alckmin, decidem viajar à Paris para tentar emplacar a candidatura da capital paulistana, sediando a Expo 2020. Já em um evento em Paris, no dia 10 de junho, em meio aos protestos, os dois governantes foram convidados pela cantora baiana, Daniela Mercury, para subir ao palco e cantar a famosa música de Adoniran Barbosa “*Trem das Onze*”<sup>270</sup>. Assim o fizeram. Porém, outro cântico não poderia traduzir melhor o momento. São Paulo já havia perdido o trem há tempos, o bonde da história. Alienados, os políticos, juntos, se distanciavam cada vez mais dos reclames da população, no que se refere ao direito de uma mobilidade mais digna e de uma vida mais humana na metrópole de São Paulo.

Enquanto isso, as manifestações organizadas pelo MPL espriavam-se cada vez mais para um conjunto amplo na sociedade. Outras organizações, associações e sindicatos, bem como a população em geral, passam a aderir a esta causa. No dia 11 de junho de 2013, ocorreu a 3ª grande manifestação que, de acordo com o Jornal O Estado de São Paulo, congregou cerca de 20 mil pessoas que seguiram da Av. Paulista para o centro de São Paulo e, na sequência, voltaram para Av. Paulista, terminando em confrontos e destruição: “*A tensão aumentou quando os manifestantes ameaçaram invadir o Terminal Parque Dom Pedro. Ônibus foram depredados e integrantes tentaram queimar trólebus e caçamba de lixo. Foi quando a Tropa de Choque começou a atirar balas de borrachas e bombas*”<sup>271</sup> (Figura 45).

---

<sup>270</sup> <http://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2013/11/1374893-o-trem-das-onze-uniu-haddad-e-alckmin-num-palco-em-paris.shtml>. Acessado em 17/05/2014.

<sup>271</sup> Jornal O Estado de São Paulo, 12/08/2013.

**3º DIA DE CONFRONTOS: Paulista vira 'praça de guerra'** Movimento reúne de punks a defensores do aborto, pág. A13

# Fogo, bombas e depredação no maior protesto contra tarifa

● Mobilização do Movimento Passe Livre deixa **feridos**, 20 presos e rastro de **destruição** ● **Ônibus, bancos e lojas** são atacados ● Manifestantes **picham** Faculdade de Direito da USP e outros prédios ● **PM** usa **balas de borracha** e gás lacrimogêneo ● **Ministério Público** marca reunião para hoje ● **De Paris**, Haddad se irrita com vandalismo e Alckmin defende polícia

**MARCHA, ATAQUES E PRISÕES** Online. Confira vídeos e imagens da manifestação no centro em [estádio.com.br](#)



**1. Policiais e jovens entram em conflito na manifestação. Tropa de Choque atirou balas de borracha e bombas**



**2. Manifestantes toam a Praça dos Ciclistas, na Avenida Paulista**



**3. Policial usa extintor para apagar fogo colocado em uma cabine da polícia**

**BRUNO PAZZ MANSO**  
**BRUNO RIBEIRO**  
**DIEGO ZANZURU**

Após seis horas de uma peregrinação que começou na Avenida Paulista, atravessou o centro de São Paulo e voltou para a Paulista, o terceiro e maior protesto do Movimento Passe Livre (MPL) contra o aumento das passagens de ônibus, trem e metrô terminou em confrontos e destruição. A Praça da Sé teve prédios pichados e depredados. No Parque Dom Pedro, ônibus foram danificados. A Paulista virou praça de guerra. Dzenas de pessoas ficaram feridas, incluindo três PMs e dois jovens atropelados, e 20 foram presos.

Manifestantes queimaram lixeiras, pontos de ônibus e vidros de pelo menos nove agências bancárias. No Largo de São Francisco, a Faculdade de Direito da USP foi pichada. Na Avenida Brigadeiro Luís Antônio, houve confusão quando o professor de uma academia tentou impedir o vandalismo. Uma bomba caseira foi jogada na Estação Brigadeiro do Metrô e a

Trianon teve vidros quebrados. Entre 10 mil e 12 mil pessoas participaram da manifestação, segundo a PM. A marcha, engrossada por representantes da União Nacional dos Estudantes (UNE) e alas jovens de PT e PSOL, além de estudantes de outros Estados, foi marcada por bloqueios da PM em pontos-chave. O protesto começou às 17h, com interdição do sentido Consolação na altura da Praça dos Ciclistas. A intenção inicial é tomar a avenida, seguir para a Câmara Municipal e terminar no Parque Dom Pedro - foi frustrada pelo cordão de isolamento da PM. A massa seguiu para a Consolação, seguida por Tropa de Choque e bombeiros. A tensão aumentou quando manifestantes ameaçaram invadir o Terminal Parque Dom Pedro. Ônibus foram depredados e integrantes tentaram queimar trilhos e caçambas de lixo. Foi quando a Tropa de Choque começou a atirar balas de borracha e bombas. Milhares de manifestantes que desçam a Avenida Rangel Pestana voltaram para a Sé, onde houve novo confronto. Na Rua Silveira Martins, a diretoria do PT foi apedrejada.

Parte do grupo seguiu para a Paulista pela Brigadeiro Luís Antônio.

O acordo de líderes e polícia era que o protesto terminasse no vão livre do Masp. Mas um dos manifestantes foi detido ao tentar agredir um policial, o que provocou novo conflito, com jovens atirando pedras e polícia jogando bombas para dispersar a multidão. A manifestação se dividiu em vários grupos, que tentavam fechar o trânsito da via. Houve mais confrontos nas Ruas Itapeva, São Carlos do Pinhal - onde uma base da PM foi incendiada - e Augusta. Comandante da operação, o tenente-coronel Marcelo Bignatari informou que a PM usou helicóptero Águia para identificar focos de conflito e, às 23h, a situação foi controlada.

**Pânico.** Entre as 20 pessoas presas levadas para o 98º DP (Jardins), havia um menor de idade. A maioria foi detida por atirar pedras nos policiais. Cometas, a PM apreendeu placas de ônibus, foguete e extintores de incêndio. Segundo o advogado de um dos detidos, foi formada uma fila de 20 mil no primeiro protesto, na quinta-feira, havia sido de R\$ 3 mil. Nessa ocasião, o grupo fechou a 23 de Maio, a Paulista e a 9 de Julho. Na sexta-feira, Marginal do Pi-

nhetos foi bloqueada. Ontem, antes da marcha do MPL, a Paulista já havia sido palco de outros protestos. As 14h, no vão do Masp, policiais civis pediram aumento, ao lado de docentes, sem teto e servidores da saúde.

**COLUNASIAN FELIPE TAU CLARICE**  
**OLIVEIRAS VITTI E BRUNO DIEGO**

**RASTRO DE CONFRONTOS**



- **Praça de Consolação.** Às 17h40, manifestantes picharam prédios e ônibus.
- **Avenida da Liberdade.** Às 18h30, polícia barrou marcha de continue para Praça Luís Carlos.
- **Sé.** Manifestantes picharam prédios e caixas eletrônicas.
- **Parque Dom Pedro.** Às 18h30, a Tropa de Choque jogou bombas de gás lacrimogêneo e dispersou balas de borracha.
- **Praça da Sé.** Manifestantes voltaram a pichar prédios e começaram a atirar fogos de artifício, pedras e pontos de ônibus.
- **Av. São Luís Antônio.** Manifestantes atiraram pedras e bombas de gás lacrimogêneo.
- **Masp.** Manifestantes pediram aumento e bloquearam a avenida. PM usou gás lacrimogêneo para dispersar manifestantes.

**Figura 45 – Fogo, bombas e depredação no maior protesto contra tarifa**  
Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 12/08/2013.

Direto de Paris, o Prefeito Haddad e o Governador Alckmin, segundo o Jornal Folha de São Paulo, condenaram a violência dos atos do MPL; este, por sua vez, culpou a truculência policial, assim relatado pela matéria em questão: *“Alckmin disse que vai cobrar dos ‘baderneiros’ e ‘vândalos’ os prejuízos pela depredação do patrimônio público – 87 ônibus foram danificados [...] Ontem, 13 manifestantes ainda estavam presos. O grupo, heterogêneo, tem de moradores de Alphaville a residentes em Pirituba. Só dois são estudantes”*<sup>272</sup> (Figura 46).

<sup>272</sup> Jornal Folha de São Paulo, 13/06/2013.

**MANIFESTAÇÕES DE ANTEONTEM**

**87** ônibus foram depredados pelos manifestantes

**R\$ 109 mil** é o prejuízo estimado pelo Metrô devido ao vandalismo nas estações

**19** pessoas foram detidas durante os protestos

**30** manifestantes ficaram feridos, de acordo com o Movimento Passe Livre

**13** das pessoas detidas permanecem presas

**137** linhas de ônibus tiveram a circulação prejudicada durante o protesto

**8** policiais militares foram feridos durante as manifestações

**1,1 milhão** de pessoas são transportadas por essas linhas diariamente

Funcionários fazem reparos nos vidros da estação Trianon-Masp



## PM promete ser mais dura contra protestos

**GUERRA DA TARIFA** Em Paris, Alckmin e Haddad condenam vandalismo em atos contra alta da tarifa de ônibus

DE SÃO PAULO

O governo de São Paulo promete maior rigor nos protestos contra o aumento da tarifa de ônibus, que deixaram um rastro de destruição anteontem em São Paulo. Novo ato foi convocado para hoje, às 17h. A Tropa de Choque da PM reforçará a vigilância.

Em Paris, o governador Geraldo Alckmin (PSDB) e o prefeito Fernando Haddad (PT) condenaram a violência nos atos do Movimento do Passe Livre, que, por sua vez, culpa a truculência da polícia pelos conflitos. Alckmin disse que vai cobrar dos “baderneiros” e “vândalos” o prejuízo pela depredação do patrimônio público —87 ônibus foram danificados.

Ontem, 13 manifestantes ainda estavam presos. O grupo, heterogêneo, tem de moradores de Alphaville a residentes em Pirituba. Só dois são estudantes.

O policial que escapou de ser linchado por manifestantes virou celebridade entre colegas. Ele contou que teve medo de morrer: “Escutei: ‘lincha, lincha, toma a arma dele, mata’”. » **LEIA MAIS** nas págs. C2 a C5

**Figura 46 – PM promete ser mais dura contra protestos**

Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 13/06/2013.

Sem acordo, a 4ª grande manifestação estava marcada para o dia 13 de junho de 2013, e a promessa era o endurecimento da Polícia Militar frente aos manifestantes, o que de fato viria a ocorrer, tanto que de acordo com o jornal Folha de São Paulo de 14 de junho, esta manifestação ficou marcada pela violência policial. Essa mudança de tom da imprensa - pois até então as manifestações eram associadas à baderna e ao vandalismo -, deu-se em decorrência de agressões policiais desferidas aos profissionais da imprensa: “*O quarto dia de protestos contra a alta da tarifa de transporte em São Paulo foi marcado pela repressão violenta da polícia militar, que deixou feridos manifestantes, jornalistas – sete deles da Folha – e pessoas que não tinham qualquer relação com os atos*”<sup>273</sup>.

Essa manifestação contou com cerca de 5 mil pessoas e, de acordo com esta matéria, foram presos cerca de 192 manifestantes, sendo que 100 pessoas ficaram feridas. Diante desse cenário de guerra deflagrada, o “*Prefeito Fernando Haddad (PT) disse que o ato de ontem foi marcado pela violência policial. O governador*

<sup>273</sup> Jornal Folha de São Paulo, 14/06/2013.

Geraldo Alckmin (PSDB), disse que a PM não vai tolerar 'depredações, violência e obstrução de vias públicas'<sup>274</sup> (Figura 47 e 48).



**Figura 47 - Polícia reage com violência a protesto e SP vive noite de caos**  
 Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 14/06/2013.



**Figura 48 - Jornalistas são feridos por disparos de policiais militares**  
 Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 14/06/2013.

Assim, os gestores do executivo de São Paulo pareciam não mais falar a mesma língua e desafinar no tom. Mas, independentemente dos rumos pelos quais seguiam os conflitos, as manifestações só se faziam aumentar. A truculência policial resultou em mais apoio às manifestações. Os temas abordados nos protestos passariam a se ampliar cada vez mais. A 5ª grande manifestação é prova cabal dessa assertiva, isso porque no dia 17 de junho de 2013 os protestos passaram a

<sup>274</sup> Idem.

atingir 12 capitais, reunindo 215 mil pessoas, que se manifestaram não mais somente sobre a questão dos transportes, mas também, sobre a ética na política, saúde, gastos da Copa da Fifa, etc.<sup>275</sup> (Figura 49).

**Figura 49 - Atos atingem 12 capitais e têm cenas de violência**  
 Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 18/05/2014.

Nesta manifestação, os governantes, nas suas posições claudicantes, seriam os principais alvos, juntamente com os meios de comunicação. Em São Paulo isso ficou patente. De volta de Paris, os governantes paulistas foram recebidos envoltos ao maior protesto até então. O Palácio dos Bandeirantes, sede do governo do Estado de São Paulo, foi alvo de tentativa de invasão pois, de acordo com o jornal Estado de São Paulo, cerca de 30 mil manifestantes se concentraram em frente ao Palácio dos Bandeirantes, com uma ideia de manifestação pacífica, mas

<sup>275</sup> Jornal Folha de São Paulo, 18/05/2014.

que terminou em confrontos e violência: “Os funcionários da sede do governo paulista ficaram ilhados. Manifestantes tomaram controle de dois ônibus que passavam pela Avenida Morumbi e os estacionaram no meio da via [...] Parte do grupo ainda fez duas fogueiras na frente do prédio<sup>276</sup>”.

Essas manifestações, no que concerne à abrangência e à escala, começaram a fazer os governantes recuarem. Mesmo porque a relação com a mídia tradicional havia estremecido diante da truculência policial, pois seus profissionais haviam sido alvos na manifestação anterior. O governador G. Alckmin, que chamava os manifestantes de baderneiros e vândalos, passaria a solicitar que os policiais não se utilizassem de balas de borracha, chegando até mesmo a elogiar os “líderes do movimento”, dizendo que estaria aberto ao diálogo: “O reajuste foi dado abaixo da inflação, mas estamos abertos ao diálogo<sup>277</sup>”.

Na 6ª e última grande manifestação, antes da revogação do aumento da tarifa, cerca de 50 mil pessoas concentraram-se no centro de São Paulo, onde a Prefeitura de São Paulo seria o alvo principal. Isso porque, segundo o Jornal Folha de São Paulo, parte dos manifestantes tentaram invadir a Prefeitura de São Paulo<sup>278</sup>. O caos em frente à sede do governo municipal estava instaurado, em meio a tentativas de invasão, pessoas jogando pedra, ateando fogo em carro de reportagem da TV Record, e outros tentando apaziguar os ânimos, quando o prefeito Fernando Haddad (PT) decide partir da Prefeitura de helicóptero para encontrar a Presidente Dilma Rousseff (PT), deixando a Prefeitura em estado de guerra, assim nas palavras do secretário Roberto Porto: “Foi uma cena de guerra, com chuva de pedra e vidro quebrado para tudo quanto é lado. O térreo da prefeitura está destruído. Uma das pedras bateu na minha perna. Se batesse na minha cabeça, estaria morto. Estivemos muito próximo de invadirem o prédio e queimarem tudo<sup>279</sup>” (Figura 50, 51, 52 e 53).

---

<sup>276</sup> Jornal O Estado de São Paulo, 18/05/2013.

<sup>277</sup> Folha de São Paulo, 18/06/2013.

<sup>278</sup> Idem.

<sup>279</sup> Idem.



**O PAIS NAS RUAS: Nas sedes do governo**

Repercussão

**"Se tudo estivesse funcionando, ninguém estaria na rua protestando. O aumento da passagem foi só a gota d'água pra paciência acabar"**

"Está muito positiva a manifestação"

PAULO FREI, PRESIDENTE DA REDE NA AV. PAULISTA

"Não imaginava que eu fosse viver o dia em que o brasileiro estivesse disposto a sair pra rua, pra lutar pelo que de acredita, contra a injustiça"

MARINA BASTOS, COMEDIANTE, NO FACEBOOK

# Ato pacífico acaba com tentativa de invasão do Palácio

**Manifestantes quebram o portão e disparam rojões para dentro do prédio; em reação, PMs soltam bombas de gás lacrimogêneo**

Centos de 30 manifestantes que participaram do Movimento Passe Livre (MPL) em São Paulo quebraram o portão e tentaram invadir o Palácio dos Bandeirantes, no Morumbi, jornal da capital paulista. Rojões foram disparados para dentro do prédio e os policiais militares desataram bombas de gás lacrimogêneo para impedir a invasão.

Os funcionários da sede do governo paulista ficaram iludidos. Manifestantes tomaram controle de duas câmeras que estavam pela avenida Morumbi e os estacionamentos no meio da via — um deles ficou completamente arrasado, biopneumático e o outro virou alvo de tiros de gás lacrimogêneo.

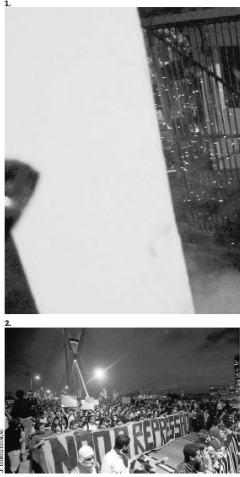
O confronto paulista começou por volta das 14h30. Milhares de manifestantes resolveu entrar na frente do palácio depois de tomar a Ponte Octávio Frias de Oliveira, sobre o Rio Pinheiros. A ideia era uma concentração pacífica, mas um grupo de punks tentou invadir o local. O major Paulo Wilhelm de Carvalho, que acompanhava toda a marcha pacífica desde o largo da Batata junto com outros seis policiais, teve que entrar no palácio quando os punks quebraram o portão.

## Sexto protesto será hoje, na Praça da Sé

● O Movimento do Passe Livre (MPL) marcou para hoje, na 17ª hora, sua concentração na Praça da Sé, e sexta manifestação pela redução da tarifa do transporte público em São Paulo. Até o fim da noite de ontem, pouco mais de 80 mil pessoas já haviam confirmado participação no protesto, dentro e fora do núcleo urbano.

A pedido da liderança do movimento, muitos manifestantes se sentaram para calmar os ânimos. Alguns desistiram de ficar por aí e voltaram pela Avenida do Morumbi para a Marginal do Pinheiros.

No entanto, o grupo violento continuou com as depredações no Portão 2 do palácio. Alguns pacíficos também se depararam com o uso de gás lacrimogêneo e o uso de gás lacrimogêneo.



# Alckmin agora elogia líderes do movimento

**Governador cita veto a balas de borchacha e diz que protestos 'fortalecem a democracia'**

Cláudio Pimenta

Alckmin agora elogia líderes do movimento

Alckmin, com integrantes do movimento no mandado de captura de cinco pessoas, o governador de São Paulo, Geraldo Alckmin (PSDB), anunciou ontem o descargo de culpa em manifestantes e disse que o ato "fortalece o diálogo" e "sempre fortalece a democracia".

Alckmin afirmou que o ato fortalece a democracia e que os manifestantes são cidadãos conscientes. Ele também mencionou o uso de gás lacrimogêneo e a presença de policiais.

Alckmin também mencionou o uso de gás lacrimogêneo e a presença de policiais. Ele também mencionou o uso de gás lacrimogêneo e a presença de policiais.

Alckmin também mencionou o uso de gás lacrimogêneo e a presença de policiais. Ele também mencionou o uso de gás lacrimogêneo e a presença de policiais.



**Mensagem.** No Largo da Batata, manifestantes queriam deixar claro que motivação não era apenas o preço da passagem

Alckmin também mencionou o uso de gás lacrimogêneo e a presença de policiais. Ele também mencionou o uso de gás lacrimogêneo e a presença de policiais.

Alckmin também mencionou o uso de gás lacrimogêneo e a presença de policiais. Ele também mencionou o uso de gás lacrimogêneo e a presença de policiais.

Alckmin também mencionou o uso de gás lacrimogêneo e a presença de policiais. Ele também mencionou o uso de gás lacrimogêneo e a presença de policiais.

**Figura 51 - Ato pacífico acaba com tentativa de invasão do Palácio**

Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 18/06/2013

**Figura 50- Alckmin agora elogia líderes do movimento**

Fonte: Jornal O Estado de São Paulo, 18/06/2013

**'Estão entrando', diz servidora durante tentativa de invasão**

Funcionários assistem das janelas da prefeitura ao ataque de manifestantes e se assustam com violência

Secretários reuniram-se em sala de crise e acompanharam a tentativa de invasão das janelas da rua; Haddad já havia saído

COM VIOLÊNCIA

Trópea de Oliveira observa manifestantes na rua Augusta

Carro da Record é incendiado por manifestantes

**Ato tem violência, saque e depredação; PM demora a agir**

Manifestantes tentam invadir Prefeitura de São Paulo, colacion fogos de carro de TV e roubam lojas no centro

PM demora a agir

COM VIOLÊNCIA

Manifestantes atacam fogos no palácio na Paulista

Suprelotada

Garbali e Paz

**Figura 53- "Estão entrando", diz servidora durante tentativa de invasão**

Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 18/06/2013.

**Figura 52 - Ato tem violência, saque e depredação; PM demora a agir**

Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 18/06/2013

E neste esteio, os governantes de São Paulo já começavam a apontar um recuo. De acordo com o jornal Folha de São Paulo, o Prefeito Fernando Haddad (PT) já admitia rever o aumento da tarifa de ônibus “Se as pessoas me ajudarem a tomar uma decisão nessa direção (redução da tarifa), eu vou me subordinar à vontade das pessoas porque eu sou o prefeito da cidade”<sup>280</sup>. Mas, mesmo admitindo essa possibilidade, o Prefeito repassa a responsabilidade à população, que passaria a arcar com redução de investimentos em outras áreas chaves ou aumento de impostos “Preciso explicar à população que, se tivermos de aumentar os subsídios (ao transporte), vai sair de outras áreas”<sup>281</sup>. Ainda nesta matéria, o MPL, em nota, rebateu os argumentos assim: “O prefeito insiste em dizer que baixar a tarifa é tirar dinheiro da educação e saúde. Isso não é verdade. Basta diminuir o enorme lucro dos empresários”<sup>282</sup> (Figura 54).



**Figura 54 - Haddad agora admite rever tarifa de ônibus.**  
Fonte: Folha de São Paulo, 19/05/2013.

280 Jornal Folha de São Paulo, 19/05/2013.  
281 Idem.  
282 Idem.

Na verdade, o Prefeito Fernando Haddad (PT) resistiu enquanto pôde para revogar o aumento da tarifa de ônibus, pois considerava uma derrota política da gestão que iniciara. Mas os eventos anteriores ligados à exacerbação das manifestações, eclodindo em protestos cada vez mais numerosos, aliado às pressões do governo federal, que tentava evitar que manifestações refletissem negativamente na imagem da Presidente Dilma Rousseff (PT).

Doravante, o Prefeito Fernando Haddad (PT) e o Governador Geraldo Alckmin (PSDB) decidiram, no dia 19 de junho de 2013, ceder às pressões e anunciaram a redução nas tarifas de ônibus, metrô e trem, de R\$ 3,20 para R\$ 3,00. Os governantes, que chamavam os manifestantes de baderneiros e diziam ser impossível rever o aumento das tarifas, traduziam a crise de representatividade política que os dois maiores partidos vinham polarizando na política brasileira nos últimos 20 anos. Isso ficava patente nas manifestações, onde até mesmo integrantes de partidos políticos eram hostilizados e, em alguns momentos, impedidos de participar<sup>283</sup> (Figura 55, 56 e 57). O MPL, que se coloca como um movimento horizontal, autônomo, apartidário, mas não antipartidário<sup>284</sup>, comemorou uma vitória histórica que ajudou a construir<sup>285</sup>.

Na manifestação de 1947, que na descrição de W. Stiel (1978), como vimos, lembrava muito as manifestações de junho 2013, onde a população protestante tentou também invadir a prefeitura, não obteve sucesso em torno da revogação do aumento, diferentemente desta mais recente. Além do mais, essas manifestações, que se espalharam e obrigaram os governantes das principais capitais brasileiras a revogar o aumento das tarifas, congregou não apenas a classe trabalhadora, historicamente a mais aviltada por essas questões, mas também a classe média, que ao longo do tempo, confortável na sua condição, não entendia esse processo como uma questão urbana na sua totalidade (MARICATO, 2013).

---

<sup>283</sup> Jornal Folha de São Paulo, 21/06/2013.

<sup>284</sup> <http://tarifazero.org/mpl/>. Último acesso em 19/05/2014.

<sup>285</sup> Jornal Folha de São Paulo, 20/06/2013.



À noite, cerca de 500 manifestantes, segundo estimativa da Polícia Militar, ocupam a av. Paulista em ato pacífico para comemorar a revogação do aumento do valor das passagens

# PROTESTOS DE RUA DERRUBAM TARIFAS

Figura 55 – Protestos de rua derrubam tarifas  
Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 20/06/2013.

## Milhares nas ruas obrigam Alckmin e Haddad a recuar

Após protestos, Estado e prefeitura decidem baixar tarifa de transporte para R\$ 3, mas vão cortar investimentos

**Rio e outras 6 capitais também terão redução de passagem de ônibus; mobilização foi a maior desde queda de Collor**

DE SÃO PAULO  
DO RIO

Após protestos que levaram centenas de milhares de pessoas às ruas do país, os governadores e prefeitos de São Paulo e do Rio cederam e decidiram reduzir as tarifas do transporte coletivo.

A decisão dos governadores Geraldo Alckmin (PSDB) e Sérgio Cabral (PMDB) e dos prefeitos Fernando Haddad (PT) e Eduardo Paes (PMDB) já se repetiu em diversas cidades nas últimas semanas, incluindo outras cinco capitais — Cuiabá, Recife, João Pessoa, Porto Alegre e Aracaju. Natal também irá anunciar redução da tarifa hoje.

As manifestações pelo Brasil reuniram mais de 215 mil pessoas só na última segunda — na maior mobilização desde a queda do presidente Fernando Collor, em 1992.

Em São Paulo, a redução das passagens de ônibus, metrô e trem, de R\$ 3,20 para R\$ 3, começa a valer na próxima segunda-feira — três semanas depois do reajuste.

No Rio, a queda das tarifas de R\$ 2,95 para R\$ 2,75 será válida a partir de amanhã.

As negociações envolvem governantes dos principais partidos do país (como PT, PSDB e PMDB), além da presidente Dilma Rousseff.

Alckmin e Haddad dizem que, com a decisão, terão que cortar investimentos — para aumentar as subvenções à tarifa, que, só para os ônibus, já consumiram um recorde de R\$ 1,25 bilhão este ano. Eles estimam um gasto ex-

tra de R\$ 385 milhões para os meses restantes de 2013 — R\$ 210 milhões no Estado e R\$ 175 milhões na prefeitura.

A pressão ganhou corpo com uma sequência de manifestações em São Paulo a partir do último dia 6. De lá para cá, houve seis grandes atos do Movimento Passe Livre, que interditaram vias importantes como avenida Paulista e marginal Pinheiros.

Apesar do teor pacífico da maioria dos manifestantes, eles acabaram com cenas de violência e pânico — como incêndios, pichações e saques.

A bandeira da tarifa zero, que originou os protestos, acabou incorporando diversas outras reivindicações.

No Rio, Eduardo Paes disse que esse impacto, estimado em R\$ 200 milhões por ano, "terá que ser arcado pelo poder público". afirmou que as prefeituras terão que pressionar o Congresso e o governo para reparar o custo.

O prefeito de Belo Horizonte, Marcio Lacerda (PSB), também deve apresentar hoje à Câmara um projeto de lei de isenção do ISS para baratear a passagem.

### APERTANDO O CINTO

O anúncio feito em conjunto ontem em São Paulo por Alckmin e Haddad ocorreu na véspera de mais um ato do Passe Livre, marcado para as 17h de hoje, na av. Paulista.

No começo do ano, os dois haviam postergado a elevação das passagens, atendendo a pedido de Dilma para ajudar a conter a inflação.

Além da tarifa comum, a integrada (entre ônibus e trem e metrô) também cairá, de R\$ 5 para R\$ 4,65.

O rombo deve ser mais sentido por Haddad, que já enfrenta dificuldade em obter dinheiro para financiar suas promessas de campanha. Pe-

lo caso do Estado, os R\$ 210 milhões representam 6% dos investimentos do governo no Metrô, conforme o Orçamento de 2013. "Vamos arcar com os custos apertando o cinto", disse Alckmin.

### GOL DA SELEÇÃO

A redução das passagens foi comemorada como um gol da seleção brasileira por 10 mil torcedores que, do Vale do Anhangabaú (centro), assistiram ao jogo do Brasil pela Copa das Confederações.

O público havia vaiado antes, quando Alckmin e Haddad apareceram no telão da TV.

Alckmin declarou que a queda de R\$ 0,20 na tarifa é um "sacrifício grande".

Destacou ainda a necessidade de São Paulo voltar à rotina depois dos protestos. "Queremos tranquilidade para que a cidade funcione, para que os temas legitimamente levantados possam ser debatidos com tranquilidade."

O tucano enfatizou também que cerca de dois terços da população não paga a tarifa completa — segundo ele, 38% têm vale-transporte subsidiado por empregadores, 10% têm gratuidade total (como idosos) e 12%, descontos.

Haddad disse que a prefeitura conversou não só com o Estado, mas com outros prefeitos de capitais, como o Rio.

"É um gesto de manutenção de espírito da democracia, de convívio pacífico que continuaremos a fazer com a cidade. E agora com mais responsabilidade, porque temos que explicar as consequências desse gesto para o futuro da cidade." (PAULO GAMA, ANDRÉ MONTEIRO, TALITA BEDINELLI, DANIELA LIMA E FABIO LEITE)

## Grupo mantém ato hoje na Paulista e diz lutar pela tarifa zero

Membros do Movimento Passe Livre comemoraram redução do valor das passagens e fizeram reunião

**Ao menos 90 cidades devem ter protestos hoje contra temas como violência, corrupção, saúde e educação**

ANA KREPP  
DE SÃO PAULO

Logo após o anúncio da redução de tarifa do transporte público em São Paulo, membros do MPL (Movimento Passe Livre) se reuniram em um bar próximo à Câmara Municipal, no centro da cidade, para comemorar.

Em clima de festa, cerca de 40 pessoas encheram o local, cantaram "A Internacional", hino socialista, e confirmaram que está mantido o ato de hoje, às 17h, na praça do Cícista (avenida Paulista).

Os membros do MPL afirmaram que agora a reivindicação é a implementação da tarifa zero em São Paulo.

"O MPL agora é, de fato, 'Passe Livre'", afirmou Pedro Bernardo, 28, um dos representantes do movimento.

Segundo Mayara Vivian, também do MPL, o grupo vai manter o ato de hoje e tem outras reivindicações.

"Nossos próximos objetivos são lutar pelas reformas agrária e urbana e contra o latifúndio urbano", disse Mayara, que ressaltou que o grupo vai "lutar para que nenhum manifestante [que tenha sido detido] responda a processo criminal".

Quando falava com a **Folha**, ela parou para atender o celular. "Ol, senador Sulpiçy, obrigadão!", disse. "Agora a luta é pelo passe livre."

Em clima de descontração, os participantes não paravam de receber telefonemas.

"Cada um que compareceu a alguma das manifestações pode pegar uma pena e escrever seu nome na história", afirmou Bernardo.

Por volta das 19h30, alguns membros do MPL decidiram ir para a casa de um dos participantes, na região da avenida Paulista, Foram de metrô. Lá, eles se reuniram para

debater a pauta do protesto de hoje e os próximos passos do grupo, disseram os participantes do encontro.

No mesmo horário, cerca de 500 pessoas — segundo estimativa da PM — comemoravam na Paulista e ocupavam todas as faixas da via na altura da rua Augusta.

Uma manifestação na avenida Washington Luís, também no mesmo horário, obrigou o aeroporto de Congonhas a fechar as portas usadas para o desembarque e para o check-in durante 30 minutos.

Enquanto o aeroporto fe-

chava as portas, outro grupo de manifestantes de cidades da Grande São Paulo interrompiam o trânsito nas rodovias Castello Branco, Ayrton Senna e Régis Bittencourt.

As rodovias Anchieta (em São Bernardo) e Imigrantes (em São Vicente) também foram fechadas por manifestantes no início da noite de ontem (leia na pág. C8).

Em São Vicente, no litoral paulista, um ônibus foi incendiado durante a tarde (não houve feridos). Durante a noite, houve saques em lojas do bairro Humaitá.

### NOVOS PROTESTOS

Moradores de cerca de 90 cidades, de todas as regiões do país, devem sair às ruas hoje para novos protestos.

Se o transporte público segue como "gatilho" para os atos, uma série de agendas, causas e slogans continua a pautar as convocações.

Nas redes sociais os temas mais comuns depois do transporte são combate à corrupção e à violência, melhorias na saúde e na educação.

Há também agendas pontuais, como a de repúdio à PEZ 37, que retira o poder de investigação do Ministério Público.

Lucas Marques, 25, um dos organizadores dos protestos em Goiânia, reconhece que a pauta original ficou para trás.

"Vai para o protesto tudo que está entalado na garganta do brasileiro", disse.

Em Belo Horizonte, como em outras cidades do país, governantes e gestos públicos com a Copa entraram no escopo da mobilização.

"Uma palavra de ordem bem repetida vem sendo: 'Da Copa eu não quero nada, quero mais dinheiro para saúde e educação'", afirmou o estudante Samuel Scarpioni, 25.

Sem reajuste no ônibus neste ano, Campo Grande adotou como mote as suspeitas de desvios de recursos no Hospital do Câncer e a luta contra a corrupção para ser a pauta do protesto de hoje.

Colaboraram: LETÍCIA MOREI, NATÁLIA CACIANI e WILIAN SANTINI

Figura 56 - Milhares nas ruas obrigam Alckmin e Haddad recuar  
Fonte: Jornal Folha de São Paulo, 20/06/2013.

Figura 57 - Grupo mantém ato hoje na Paulista e diz lutar pela tarifa zero  
Fonte: Jornal Folha de São Paulo

A metrópole São Paulo, que se posta como cidade neoliberal a serviço do mercado, mais atenta aos megaeventos como a Copa do Mundo de Futebol, construiu estádios de futebol, gastando milhares de reais para se enquadrar num padrão FIFA de qualidade, enquanto os serviços públicos de saúde, educação, transportes, etc., grassavam em péssimas condições. As redes técnicas serviram como um catalisador dessas insatisfações. As pessoas marcavam pelo *Facebook*, pelo *Twitter* e avançavam nas ruas em protestos por uma cidade melhor. Formas alternativas de comunicação pululavam nas manifestações, como a mídia ninja, que dizia empreender uma cobertura dos protestos via site “*youtube*” por um ângulo que as mídias tradicionais não faziam<sup>286</sup>.

É assim que para M. Castells movimentos sociais são conectados em rede, porém “o espaço do movimento é sempre feito de uma interação do espaço dos fluxos na internet e nas redes de comunicação sem fio com o espaço de lugares” (CASTELLS, 2013, p.160). Para este autor, uma espécie de híbrido de cibernética e espaço urbano constitui o “espaço da autonomia”<sup>287</sup> (Ibid., p.161). É nesta rede de indignação e esperança que o histórico de lutas e resistências do MPL está calcado; não apenas nas redes técnicas, mas antes de tudo, no trabalho de base nas escolas secundaristas, e isso pouco foi levado em consideração no que se refere ao sucesso das manifestações. Mas a fala da entrevistada Monique do MPL, deixa isso muito evidenciado:

*A partir da confirmação de que haveria com toda antecedência, a gente fez um planejamento bastante minucioso e fez um planejamento que contemplasse uma grande mobilização para o primeiro ato, o primeiro grande ato, que foi no dia 6, mas que antes disso contou com um trabalho sistemático nas escolas que a gente já tinha trabalho, a gente passou em várias escolas fazendo atividades para chamar para o ato e para as pessoas se auto organizarem nas suas comunidades e nos bairros também para construir mobilizações contra o aumento. E disso se gerou três pré-atos antes desse ato do dia 6, que foram feitos nas regiões, teve um numa escola em Pirituba, teve um no M'boi-mirim, que é também historicamente um lugar onde a gente faz trabalho, e teve um numa escola do centro, a Escola São Paulo, que fica ali perto do Terminal Parque D. Pedro. Além disso, esse ano a gente contou em fazer, usar todas as estratégias possíveis para massificar a mobilização, então além do nosso trabalho de base que a gente faz, que a*

---

<sup>286</sup> Mídia Ninja. Disponível em: <http://www.youtube.com/user/7VHD>. Último acesso em 25/07/2014.

<sup>287</sup> “O conceito de autonomia é mais amplo, já que pode se referir a atores individuais ou coletivos. Autonomia refere-se à capacidade de um ator social tornar-se sujeito ao definir sua ação em torno de projetos elaborados independentes das instituições da sociedade, segundo seus próprios valores e interesses” (CASTELLS, 2013, p.168)

*gente acredita que foi um dos principais alavancadores das mobilizações que a gente teve, também fizemos uma colação de lambes sistemática pela cidade e fizemos uma campanha de internet bastante forte também.*

Esse planejamento tinha uma estratégia básica, nas palavras de Monique:

*E aí foi feito um planejamento mesmo sistemático, do que a gente pretendia com cada ato. E na luta contra o aumento a gente sempre tem essa perspectiva, o que a gente fala, se a tarifa não baixar a cidade vai parar, não é só uma palavra de força, o que a gente acredita é realmente isso que a gente só barra um aumento quando a gente entope, quando a gente paralisa a cidade, que foi a estratégia que o movimento optou. Tomar as grandes avenidas, tomar vias de grande circulação importantes para a cidade, paralisá-las para criar um caos e mostrar para os governantes que as pessoas não iam tolerar aquele aumento, que foi o que aconteceu. Durante junho a gente tomou as principais vias da cidade. Nós e a população, que a partir de um determinado momento aderiu de uma forma auto organizada os protestos. Tanto é que no dia da revogação do aumento, no dia 19, não tinha nenhum ato marcado pelo Movimento Passe Livre, mas teve mais de dez atos pela cidade, especialmente nas periferias, atos parando rodovias.*

Os choques com o poder revelam-se como focos incandescentes de contraracionalidades na metrópole paulistana. Mas esses pontos de resistência ao poder inserem-se em táticas localizadas e diferenciais no espaço, com efeitos globais em toda a cidade:

*Esses pontos de resistência estão presentes em toda a rede de poder. Portanto, não existe, com respeito ao poder, um lugar da grande Recusa [...] Mas sim resistências, no plural, que são casos únicos: possíveis, necessárias, improváveis, espontâneas, selvagens, solitárias, planejadas, arrastadas, violentas, irreconciliáveis, prontas ao compromisso, interessadas ou fadadas ao sacrifício (FOUCAULT, 2006, p106).*

As manifestações que tomaram as ruas de São Paulo põem em xeque as relações de poder e as condições de vida nas grandes cidades brasileiras, assim expresso nas palavras de Monique:

*O que aconteceu em São Paulo talvez a gente esperava mesmo, aquele potencial de mobilização. Mas que as mobilizações se espalhassem pelo Brasil do jeito que foram, nunca foi planejado e nunca foi nem imaginado por ninguém. Não imaginamos que a luta ia tomar esse vulto, apesar de saber que uma luta contra aumentos em São Paulo não era pouca coisa. Sempre soube que a gente ia precisar de um nível de mobilização, um nível de radicalidade, um nível de penetração, muito maior do que qualquer outra cidade que já tinha barrado o aumento, pela própria expressão que é São*

*Paulo no cenário político nacional e a gente viu o que virou, 20 centavinhos viraram uma revolta nacional que estava aí reivindicando várias coisas, com a questão central do transporte, mas que mexiam em várias outras coisas.*

É neste sentido que H. Lefebvre já advertia: “nenhuma revolução social pode ter êxito sem ser, ao mesmo tempo, uma revolução consciente espacial” (SOJA, 1993, p.116 apud LEFEBVRE, 1974). Destarte, as resistências e lutas impressas no espaço possibilitam pôr em xeque a racionalidade da ordem capitalista, comandada pelas exigências da circulação rápida de mercadorias, pessoas e informações, como também, põe em reflexão um modelo de cidade que reclama um espaço e um tipo de sociabilidade que se funde para além dos ditames econômicos, assim descrito na fala de Monique:

*E acho que o último elemento que para nós é o mais central e inclusive explica a questão nacional, é a questão do esgotamento do modelo de cidade. A gente vive teoricamente agora um consenso de, vivia, junho enterrou isso, de que a gente estava num momento muito bom para o Brasil, que as pessoas estão vivendo muito bem, a vida está muito boa, o que você quiser você pode consumir, mas na verdade a maior parte da população brasileira vive em cidades, cidades são completamente estranguladas, cidades que oprimem as pessoas todos os dias, cidades que são uma humilhação cotidiana. As pessoas vivem numa cidade que é organizada para oprimir elas todos os dias, uma cidade que não é para elas viverem?*

Destarte, a mobilidade, que não suscitava interesse enquanto esta atendia minimamente as necessidades e os interesses das pessoas de classe média e alta que fazia o uso dos automóveis, e relegava a classe trabalhadora ao péssimo sistema de transporte coletivo, passa a entrar definitivamente no debate político quando este modelo decreta falência, quando os problemas passam a se generalizar em termos de congestionamentos, perda no tempo de deslocamentos, problemas socioambientais e acidentes no trânsito a que todos estão sujeitos, em resultado da barbárie motorizada.

## **7.2. Por uma Outra Mobilidade: do recurso para o direito**

A Declaração Universal dos Direitos do Homem, redigida ainda nos rescaldos do fim da Segunda-Guerra Mundial, expressa no seu 13º art. um dos direitos inalienáveis do ser humano: o direito das pessoas circularem livremente<sup>288</sup>. Entrementes, o século XX, que marcou definitivamente a revolução dos transportes e da comunicação, contraditoriamente, não foi suficiente para garantir a plena mobilidade das pessoas no espaço.

Praticamente dez anos após a promulgação da Declaração dos Direitos do Homem, em 1955, uma costureira norte-americana chamada Rosa Parks, moradora da cidade de Montgomery, Alabama, Estados Unidos, foi obrigada a se retirar do ônibus em razão da cor de sua pele que era negra. Naquela época, as pessoas negras que viviam em Alabama eram obrigadas a ceder seu assento no ônibus, caso uma pessoa branca assim o solicitasse. E foi o que aconteceu: ela estava sentada quando entrou um passageiro branco e solicitou o lugar. Mas naquele dia ela se recusou a levantar, mesmo sob ameaça do motorista do ônibus, ela resistiu; até que a força policial veio e a retirou brutalmente<sup>289</sup>.

Este simples ato de desobediência civil e a razão brutal da força policial empreendido a uma senhora que voltava ou ia ao trabalho, desencadeou uma série de manifestações no Estado do Alabama, pois *“na noite em que Parks foi presa, os movimentos de direito civil começaram a articular um boicote ao sistema de ônibus de Montgomery. O episódio teve tanta repercussão que, no ano seguinte, a corte do Alabama declarou inconstitucional a segregação racial nos meios de transporte”*<sup>290</sup>(Figura 58).

Um dos que participaram do boicote de Montgomery foi aquele que viria a ser um dos mais famosos ativistas negros norte-americanos, o pastor batista Martin Luther King, que anos depois, em 1963, proferiria um dos discursos mais famosos da história da humanidade:

*Eu tenho um sonho que um dia esta nação se levantará e viverá o verdadeiro significado de sua crença – nós celebraremos estas verdades e elas serão claras para todos, que os homens são criados iguais [...] Eu tenho um sonho*

<sup>288</sup> <http://www.humanrights.com/pt/what-are-human-rights/videos/freedom-to-move.html>. Acessado em 20/05/2014.

<sup>289</sup> Apresentada pela Prof. Dra. Silvana Zioni no I Simpósio de Transporte Terrestre da Fatec Barueri, em 27/06/2012. Informações adicionais: <http://g1.globo.com/Noticias/0,,MUL840074-15525,00-SAIBA+POR+QUE+A+ELEICAO+DE+BARACK+OBAMA+COMO+PRESIDENTE+DOS+EUA+E+HISTORICA.html>. Acessado em 02/10/2013.

<sup>290</sup> Idem.



que minhas quatro pequenas crianças vão um dia viver em uma nação onde elas não serão julgadas pela cor da pele, mas pelo conteúdo de seu caráter. Eu tenho um sonho hoje<sup>291</sup>.



**Figura 58 - Rosa Parks com Martin Luther King ao fundo**

Fonte: <http://g1.globo.com/Noticias/0,,MUL840074-15525,00-SAIBA+POR+QUE+A+ELEICAO+DE+BARACK+OBAMA+COMO+PRESIDENTE+DOS+EUA+E+HISTORICA.html>. Acessado em 02/10/2013.

Cinco anos depois do famoso discurso, em 1968, Martin Luther King foi assassinado. Um legado foi deixado por ambos, movimentos negros e de luta por igualdade racial continuaram (e continuam) nos Estados Unidos e no mundo; inclusive, 40 anos depois, em 2008, elegeram o primeiro Presidente negro de sua história, Barack Obama<sup>292</sup>. Mas o sonho pela liberdade e igualdade racial em torno das questões mais coletivas ao longo deste período foi perdendo espaço pelo sonho americano do consumo, especialmente dos automóveis. O filme *Crash, no limite*, ajuda a retratar bem esta questão. Este filme retrata um acirramento dos choques e conflitos culturais pós 11 de setembro, em uma grande metrópole como Los Angeles, que congrega uma miríade de problemas urbanos; mostra, no início, uma dupla de negros (Anthony e Peter) que haviam assaltado um automóvel SUV de um

<sup>291</sup> <http://www.palmares.gov.br/sites/000/2/download/discursodemartinlutherking.pdf>. Acessado em 20/06/2014.

<sup>292</sup> <http://g1.globo.com/Noticias/0,,MUL840074-15525,00-SAIBA+POR+QUE+A+ELEICAO+DE+BARACK+OBAMA+COMO+PRESIDENTE+DOS+EUA+E+HISTORICA.html>. Acessado em 02/10/2013.

casal branco e rico (Jean e Rick)<sup>293</sup>, porém sem sucesso, já que não conseguiram repassar o veículo ao receptor. Depois de muitas situações no filme (Figura 56), esta dupla estava andando na rua, até que um deles decidiu dar sinal para um ônibus e, por conseguinte, o diálogo evoluiu dessa forma:

- O que você está fazendo agora, cara?
- Dando o sinal para o ônibus.
- Abaixei a mão, ficou maluco?
- Espera mesmo que eu entre no ônibus?
- Não esperava eu empurrar seu carro pela cidade
- Não fazemos mais essas coisas.
- Você não tem ideia porque colocam janelas grandes na lateral do ônibus?
- Por quê?
- É para humilhar as pessoas de cor que são obrigados a andar neles<sup>294</sup>.



**Figura 59 – Cena do filme Crash - No Limite.**  
Fonte: Crash - No Limite, Dir. Paul Haggis, 2005

Ou seja, o processo de massificação dos automóveis, que ganha impulso pós Segunda-Guerra, e todo o discurso que o envolveu ao longo desses anos, produziu uma inversão de valores nos Estados Unidos: a luta pelo direito foi substituída pela

<sup>293</sup> Respectivamente, Chris “Ludacris” Bridges, Larenz Tate, Sandra Bullock e Brendan Fraser. CRASH – No limite: Até que ponto você se conhece? Dir.:Paul Haggis. Imagem Filmes. DVD (112 min).

<sup>294</sup> CRASH – No limite: Até que ponto você se conhece? Dir.:Paul Haggis. Imagem Filmes. DVD (112 min).

ânsia de consumo, isto é, a mobilidade que, ao invés de se basear enquanto um direito coletivo realizou-se enquanto um recurso acendido de forma diferenciada. No Brasil, onde o processo de massificação dos automóveis ganhou impulso na década de 1960 e teve a classe média como seu principal agente, não foi diferente – no sentido das pessoas entenderem a mobilidade enquanto recurso. Para Milton Santos, a classe média nunca exigiu seus direitos, mas antes de tudo busca manter seus privilégios (SANTOS, 2003, p.50) e, indubitavelmente, por muito tempo, um desses privilégios era circular com seus automóveis tranquilamente e, por que não dizer, impedir o direito à mobilidade à maioria nas ruas e avenidas de São Paulo.

Mas a mobilidade pensada como recurso refere-se a uma dotação a um determinado grupo social, a velocidade a uns e a outros a lentidão, já que a classe trabalhadora, submetida às péssimas condições dos transportes coletivos, deslocava-se horas a fio e que, invariavelmente, superlotados, submetiam as pessoas a uma forma abaixo da civilidade. Com a chegada da década de 1990, esta população via o transporte individual como sua redenção; assim, iludida com o discurso ao incentivo a compra dos automóveis populares e a facilidade para comprar uma motocicleta, colocou o problema da mobilidade cotidiana em outro diapasão.

A mobilidade precária, que era exceção para a classe trabalhadora, passa a ser regra, envolvendo o conjunto da sociedade a sua problemática, quer nas questões ligadas ao congestionamento, quer nas questões relacionadas às condições dos transportes coletivos, colocando em outro patamar os constrangimentos do tempo perdido nos deslocamentos e a vulnerabilidade das pessoas sujeitas aos acidentes de trânsito e problemas ambientais recorrentes, no modelo de mobilidade na metrópole de São Paulo.

Para M. Santos, a globalização que colonizou corações e mentes revela-se muito mais como uma espécie de *globalitarismo*, como uma espécie de totalitarismo do pensamento único, traduz um mundo como uma fábula e perversidade (SANTOS, 2003), isto é, um mundo como nos fazem crer e um mundo como ele é. Mas para este autor, o mundo também é um conjunto de possibilidades, que induz à reflexão a uma outra globalização (Ibid.). É neste esteio que se instiga a pensar em uma outra mobilidade, que não seja restrita aos desígnios do mercado, mas antes, que seja centrada nos anseios das pessoas. Para tanto, é necessário que se pense a

mobilidade enquanto um direito: “Este direito também não é um mero direito de ir de um ponto a outro, mas é também um direito à qualidade de lugar e tempo de transporte, porque são cada vez mais importantes na vida cotidiana<sup>295</sup>” (ASCHER, 2004, p23).

O direito à mobilidade é colocado com mais ênfase recente, mas que para F. Ascher é um direito fundamental, pois o “direito à circulação, assim, envolve uma acessibilidade generalizada da cidade<sup>296</sup>” (ASCHER, 2004, p.26). Para tanto, Miralles-Guasch e Cebollada argumenta que este direito vincula-se à acessibilidade, como um direito à cidade:

*O direito a cidade, entendido como a possibilidade de participar das atividades que o meio urbano oferece e como a inclusão dos cidadãos nas distintas esferas urbanas (produtiva, comercial, lazer, associativa, etc.), pode ser exercido somente se existe um adequado acesso das pessoas ao conjunto do território urbano. O direito a cidade exige que todos os cidadãos, sem exceções, possam acessar os distintos bens, serviços e atividades que esta oferece (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2003)<sup>297</sup>.*

Obviamente, não se visa assim reduzir o direito à cidade à questão da acessibilidade, mas garantir a proximidade é também pensar a mobilidade como direito, um direito à cidade, de usá-la, se apropriar para além da propriedade, pois conforme H. Lefebvre

*O direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, a individualização na sociabilização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e ao direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade (LEFEBVRE, 1969, p.135).*

Destarte, a luta por uma outra mobilidade, ao que parece, entrou definitivamente no debate social em São Paulo e no Brasil. Para tanto, faz-se necessário realizar uma crítica acerca da mobilidade como recurso, traduzindo-se

---

<sup>295</sup> “Ce droit n'est d'ailleurs pas un simple droit à se rendre d'un point à un autre, mais c'est aussi un droit à la qualité de lieux et des temps des transports car ceux-ci occupent une place grandissante dans la vie quotidienne” (ASCHER, 2004, p.23)

<sup>296</sup> “Le droit au mouvement implique ainsi une accessibilité généralisée de toute la ville” (ASCHER, 2004, p.26).

<sup>297</sup> “El derecho a la ciudad, entendido como la posibilidad de participar en las actividades que el medio urbano ofrece y como la inclusión de los ciudadanos en las distintas esferas urbanas (productiva, comercial, de ocio, asociativa, etc.), puede ser ejercido sólo si existe un adecuado acceso de las personas al conjunto del territorio urbano. El derecho a la ciudad exige que todos los ciudadanos, sin excepciones, puedan acceder a los distintos bienes, servicios y actividades que ésta ofrece” (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2003).

como altamente consumidora de espaço e energia, restringendo as pessoas no seu tempo perdido nos congestionamentos e nas crescentes distâncias entre a residência e local de trabalho, o que as expõe cotidianamente à vulnerabilidade dos conflitos e acidentes no trânsito. E, doravante, apontar para uma mobilidade como direito que vai de encontro a esta racionalidade, visando, antes de tudo, priorização do transporte coletivo e dos não-motorizados, num modelo urbano que garanta a acessibilidade e a proximidade, revelando um espaço das pessoas e não dos automóveis.

A Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, resultado de uma luta histórica de diversos agentes envolvidos em torno da mobilidade é indubitavelmente uma conquista, que no 6º art. II ressalta a *“prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”*<sup>298</sup>. Esta Lei de PNMU, que entrou em vigor em abril de 2012, estabeleceu um prazo de três anos para os municípios que possuam mais de 20 mil habitantes realizarem seus planos de mobilidade, assim descrito no 24 art. § 1º: *“Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido”*<sup>299</sup>.

Por fim, obviamente, a promulgação da Lei PNMU não vai garantir por si só uma outra mobilidade possível nas cidades brasileiras, mas é inexorável a sua importância como mais um instrumento na luta por uma mobilidade como direito. Direito este em que as pessoas possam refletir sobre as suas escolhas de ir e vir, as possibilidades de acesso à cidade, como também de proximidade, poder caminhar, contemplar e coexistir, com equidade na escolha do modal motorizado, integrado e em rede. Assim, o direito à mobilidade é um desafio pelo coletivo, pela cidade e por uma vida mais digna, repensando novas formas de apropriação do espaço urbano, para além de um modelo insustentável do transporte individual em detrimento do transporte coletivo e não-motorizado, a partir de um tipo de sociabilidade que se reconheça e reconhece a importância do homem no espaço, ou melhor *“o espaço de toda gente e não espaço a serviço do capital e de alguns”* (SANTOS, 1978, p.218).

---

<sup>298</sup> [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Último acesso em 01/07/2014.

<sup>299</sup> Idem.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A formação socioterritorial da metrópole de São Paulo vem privilegiando, historicamente, o modelo rodoviário urbano centrado no automóvel, em detrimento do transporte coletivo. A modernidade incompleta em São Paulo revelou-se especialmente a partir da década de 60, em duas perspectivas que se instalavam e se atravessavam mutuamente e que, para além de uma dualidade, são produtos de uma mesma realidade. De um lado, a cidade para os carros: um modelo de urbanização a serviço da classe média e alta, produzida em lugares dotados de uma localização central, concentrando uma gama de infraestrutura e serviços, vinculado à circulação privilegiada do automóvel. De outro, a cidade para os ônibus: um modelo de urbanização que relegou os grupos sociais mais pobres a localizações distantes do centro, ausente de infraestrutura e serviços básicos, aprofundando a especulação imobiliária e submetendo essa população a um sistema de transporte coletivo, especialmente os ônibus, extremamente precário.

Porém, esse processo contraditório, na sua essência, revela-se na década de 90 ainda mais complexo. A escala de crescimento da metrópole se expande cada vez mais regionalmente, colocando lado a lado os tradicionais bairros populares e, muitas vezes, irregulares junto a condomínios fechados de alto padrão, que aliada à popularização do automóvel e da motocicleta vem definindo novas fronteiras do transporte individual para as áreas periféricas de São Paulo, revelando uma metrópole dirigida a partir de um modelo autoviário.

Esse processo menos do que excluir a racionalidade da lógica mobilidade anterior, a complementa e torna o processo mais complexo e, vem generalizando assim a mobilidade precária na metrópole paulistana, pois independentemente de sua condição social, de alguma forma as pessoas estão submetidas aos efeitos angustiantes do trânsito de São Paulo, seja nas questões ligadas ao transporte individual, quer nas questões relacionadas ao transporte coletivo, colocando em outro patamar o problema da mobilidade precária na metrópole de São Paulo.

A década de 1990 em diante, marcada pelo discurso neoliberal, associava a mobilidade apenas como uma questão de mercado, vinculando sua resolução à vontade do indivíduo em comprar seu próprio meio de transporte. Esse discurso

típicamente neoliberal, que se propalava como a libertação dos pobres, reproduziu-se de maneira irresponsável e, como vimos, uma parte substancial da população embarcou nesta ideologia.

O resultado desse engodo foi o intenso crescimento da frota de automóveis e motocicletas e o abandono do transporte coletivo. As pessoas realmente acreditaram que poderiam resolver por si só o problema da mobilidade. Além do mais, esse modelo acabou induzindo o crescimento urbano desmesurado, gerando aumento do congestionamento e do tempo de deslocamento, do nível de poluição atmosférica, visual e sonora, de conflitos e *stress* no trânsito, de doenças respiratórias e ortopédicas entre outras e, também, de acidentes de trânsito.

Entrementes, não se tratar dizer que as pessoas não possam comprar seus automóveis e motocicletas. Ao contrário. Mas é fundamental que as pessoas têm como uma boa opção aos seus deslocamentos cotidianos um transporte coletivo de qualidade, eficiente e acessível. Mas infelizmente a maioria das discussões relaciona-se ao pedágio urbano e a extensão do rodízio municipal em horário ou abrangência, sem superar, portanto, a lógica enviesada pautada nos automóveis. É chegada à hora de pensar uma política de mobilidade mais abrangente, baseada em um modelo de transporte coletivo que seja atrativo de fato e que ponha em xeque o modelo de transporte individual. Um modelo de corredores de ônibus ou tipo BRT não seria uma saída mais viável e possível para São Paulo? Por que será que o único modelo sobre pneus bem avaliado, segundo a Pesquisa da Satisfação da ANTP, é o corredor ABD?

Obviamente não quero dizer com isso que o problema da mobilidade seria resolvido. Não é o caso. Para tanto seria necessário enfrentar alguns desafios, dentre eles, repensar uma cidade para um modelo multifuncional onde a proximidade das atividades e serviços seja uma meta. A acessibilidade seria um direito inalienável, juntamente com a equidade no uso dos espaços, de um transporte integrado e em rede, baseado na expansão urgente e necessária dos transportes sobre trilhos e, definitivamente, sublinhando a importância dos transportes não-motorizados e quem sabe assim, possibilitar pensar a coexistência das pessoas como uma meta, priorizando, antes de tudo, o ser humano na metrópole paulistana.

Por fim, as manifestações de junho de 2013 revelaram as insatisfações latentes das pessoas relacionadas à mobilidade de São Paulo, vinculada mais como um recurso do que como um direito. Essa crítica refere-se à necessidade de superar o impasse da metrópole de São Paulo que reiterar o modelo rodoviário para um modelo sustentável – isso porque, cremos, não seja possível resolver o problema da sustentabilidade sem resolver o problema da mobilidade. Não por acaso que I. Illich (2005, p.56) critica e põe em xeque o “*monopólio da circulação*” na vida cotidiana, como forma de repensar o uso da cidade e colocar em um outro patamar a vida humana, para tanto a geógrafa Carme Miralles-Guasch, nos dá a pista: “*regressar ao futuro, imaginar o passado*” (MIRALLES-GUASCH, 2002, p.120)<sup>300</sup>.

---

<sup>300</sup> “*regresar al futuro, imaginar o passado*” (MIRALLES-GUASCH, 2002, p.120).



## REFERÊNCIAS

ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. *Anuário da Indústria Brasileira de Duas Rodas*, 2013. Disponível em: <http://www.virapagina.com.br/abraciclo2013/>. Acessado em 02/04/2014.

ABREU, Maurício A. Cidade brasileira: 1870-1930. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas. Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: UNESP-GAsPERR, 2001, v., p. 35-44.

ADEY, Peter. *Mobility*. London/New York: Routledge, 2010.

AGAMBEN, Giorgio. *O que resta de Auschwitz: o arquivo e a testemunha: homo sacer III*. São Paulo: Boitempo, 2008.

ALVES, Glória A.A. A Mobilidade/imobilidade na Produção do Espaço Metropolitano. In: CARLOS, A.F.A., SPOSITO, Maria E.B. et al. (Orgs.). *A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Ed. Contexto, 2011. p. 109-122.

ALVES, Giovanni. *O Novo (e Precário) Mundo do Trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo*. São Paulo: FAPESP: Boitempo Editorial, 2000.

\_\_\_\_\_. *Os sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 1999.

ANEF – Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras. *Dados Estatísticos*. Disponível em: <http://www.anef.com.br/> Último acesso em 23/04/2014.

ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira*, 2013. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/anuario.html>. Acessado em 06/12/2013.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos; IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte público: relatório síntese*. São Paulo: IPEA, 1998.

ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. *Pesquisa Imagem*, 2001. Disponível em: <http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>. Acessado em: 04/12/2013.

\_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2002. Disponível em: <http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>. Acessado em: 04/12/2013.

- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2003. Disponível em:  
<http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>.  
 Acessado em: 04/12/2013.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2004. Disponível em:  
<http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>.  
 Acessado em: 04/12/2013.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2005. Disponível em:  
<http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>.  
 Acessado em: 04/12/2013.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2006. Disponível em:  
<http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>.  
 Acessado em: 04/12/2013.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2007. Disponível em:  
<http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>.  
 Acessado em: 04/12/2013.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2008. Disponível em:  
<http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>.  
 Acessado em: 04/12/2013.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2009. Disponível em:  
<http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>.  
 Acessado em: 04/12/2013.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2010. Disponível em:  
<http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>.  
 Acessado em: 04/12/2013.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2011. Disponível em:  
<http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>.  
 Acessado em: 04/12/2013.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2012. Disponível em:  
<http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>.  
 Acessado em: 04/12/2013.
- \_\_\_\_\_. *Pesquisa Imagem*, 2013. Disponível em:  
<http://www.antp.org.br/website/produtos/pesquisa-de-imagem/show.asp?ppgCode=143EB347-311A-4414-BA85-B34D2260986C>.  
 Acessado em: 04/12/2013.

ANTUNES, Ricardo. *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. 9ª ed. São Paulo: Cortez: Unicamp, 2003.

ASCHER, François. Les sens du mouvement: modernités et mobilités. In: ALLEMAND, S, ASCHER, F., LÉVY, J. (Orgs.). *Les sens du mouvement. Modernité*

*et mobilité dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris: Belin/Institut pour la ville mouvement, 2004. p.21-34.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papirus, 1994.

BALBIM, Renato Nunes. *Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação: mobilidade cotidiana em São Paulo*. Tese (Doutorado), Departamento de Geografia, USP. São Paulo, 2003.

BALZAC, Honoré. *Ilusões perdidas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

BARTHES, Roland. *Mitologias*. Rio de Janeiro: DIFEL, 2009.

BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade Líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

BECKER, B. K. ; EGLER, C. A. G. . *Brasil: Uma Nova Potência Regional na Economia-Mundo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994.

BENJAMIM, Walter. *Magia e Técnica, Arte e Política*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1996.

BENKO, Georges. *Economia, Espaço e Globalização*. São Paulo: Hucitec, 1996.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: A aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

BONDUKI, N. G. . *Origens da Habitação Social No Brasil (1930-1964)*. Análise Social. Lisboa, v. 29, n.127, 1994. p. 711-732.

BRANDÃO, Junito de Souza. *Mitologia Grega*. Vol. I. Petrópolis, RJ: Vozes, 1986.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes*. Brasília, 2004.

BUITONI, Marísia M. Santiago. São Paulo nos tempos de Mombeig: Considerações sobre a metamorfose da capital dos fazendeiros em metrópole industrial. In: Lemos, Amalia Inés Geraiges de & Galvani, Emerson (orgs.). *Geografia, Tradição e Perspectiva: a Presença de Pierre Mombeig*. Buenos Aires, São Paulo: Clacso, Expressão Popular, 2009. v. 1, p. 03-312.

CACCIAMALI, M.C. Desgaste da Legislação Laboral e Ajustamento do Mercado de Trabalho no Brasil nos anos 90. In: POSTHUMA, A. (organizadora). *Brasil. Abertura e ajuste do mercado de trabalho no Brasil. Políticas para conciliar os desafios do emprego e competitividade*. São Paulo: Ed.34, 1999, p.207-232.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: EDUSP/Ed. 34, 2003.

CAMPOS, Cândido Malta. *Os Rumos da Cidade: urbanismo e modernizações em São Paulo*. São Paulo: Senac, 2002.

CORRÊA, R. L. Espaço: um conceito-chave da Geografia. In: Castro, Elias et al (orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

\_\_\_\_\_. *Trajelórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

CARLOS, Ana Fani. A. . *Espaço-Tempo na Cidade*. São Paulo: Ed. Contexto, 2001.

\_\_\_\_\_. A Reprodução da cidade como “negócio”. In: CARLOS, Ana Fani; CARRERAS, Carles. *Urbanização e Mundialização: estudos sobre a metrópole*. São Paulo: Contexto, 2005.

\_\_\_\_\_. A segregação como fundamento da crise urbana. In: SILVA, José B.; LIMA, Luiz C.; DANTAS, Eustógio W. (orgs.). *Panorama da Geografia Brasileira II*. São Paulo: Annablume, 2006.

\_\_\_\_\_. Sobre a prática socioespacial. In: DANTAS, Aldo (Org.). *Geografia & Cultura, marxismos, complexidade, ensino, planejamento, saúde*. Natal: EDUFRN, 2008.

CARVALHO, Carlos H. R. . *Emissões relativas de poluentes do transporte motorizado de passageiros nos grandes centros urbanos brasileiros*. Brasília: Ipea, 2011 (Texto para Discussão, n. 1606).

CASTEL, Robert. *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário*. Petrópolis: Vozes, 2003.

CASTELLS, Manuel. *Sociedade em Rede. A Era da Informação*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

\_\_\_\_\_. *A questão Urbana*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2000b.

CERTEAU. Michel de. *A Invenção do Cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1998.

CET – Companhia de Engenharia de Tráfego. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 1993.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 1994.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 1995.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 1996.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 1997.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 1998.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 1999.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2000.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2001.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2002.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2003.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2004.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2005.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2006.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2007.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2008.

\_\_\_\_\_. *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2010.

- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2011.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 2012.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Velocidades*, 1994.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 1993.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 1994.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 1995.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 1996.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 1997.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 1998.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 1999.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2000.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2001.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2002.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2003.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2004.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2005.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2006.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2007.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2008.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2009.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2010.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2011.
- \_\_\_\_\_ . *Desempenho do sistema viário de São Paulo. Volumes*, 2012.
- \_\_\_\_\_ . *Acidentes de Trânsito Fatais - Relatório anual*, 2009.
- \_\_\_\_\_ . *Acidentes de Trânsito Fatais - Relatório anual*, 2010.
- \_\_\_\_\_ . *Acidentes de Trânsito Fatais - Relatório anual*, 2011.
- \_\_\_\_\_ . *Acidentes de Trânsito Fatais - Relatório anual*, 2012.
- \_\_\_\_\_ . *Acidentes de Trânsito Fatais - Relatório anual*, 2013.

CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental. *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2001. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_ . *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2002. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_ . *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2003. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_ . *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2004. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_ . *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2005. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_ . *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2006. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_. *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2007. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_. *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2008. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_. *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2009. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_. *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2010. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_. *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2011. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_. *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2012. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

\_\_\_\_\_. *Relatório de qualidade do ar do Estado de São Paulo*, 2013. Disponível em: <http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/qualidade-do-ar/31-publicacoes-e-relatorios>. Acessado em 11/11/2013.

CORTÁZAR, Júlio. A autoestrada do Sul. In: *Todos os fogos o fogo*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2009, p. 3-28.

COSTA, W. M. *O Estado e as políticas territoriais no Brasil*. São Paulo: Contexto, 1988.

CRESSWELL, Tim. *On the move. Mobility in the modern western world*. New York/ London: Routledge, 2006.

\_\_\_\_\_. Seis temas na produção das mobilidades. In: SIMÕES, José, CARMO, Renato (Orgs.). *A produção das mobilidades*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2009.p.25-40.

CRESSWELL, Tim; MERRIMAN, Peter. *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham, Surrey ; Burlington: edited by Tim Cresswell and Peter Merriman, 2011.

CRUZ, Maurício F. *Condicionantes metropolitanos para políticas públicas: análise dos transportes coletivos na região metropolitana de São Paulo (1999-2009)*. Dissertação (Mestrado em Administração Pública e Governo). Escola de Administração de Empresas de São Paulo. Fundação Getúlio Vargas. São Paulo, 2010.

CUSTÓDIO. Vanderli. *Dos surtos urbanísticos do final do século XIX ao uso das várzeas pelo Plano de Avenidas*. Geosul, Florianópolis, v. 19, n. 38, p 77-98, jul./dez. 2004.

DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DAMIANI, Amélia Luisa. *A cidade (des)ordenada: concepção e cotidiano do conjunto habitacional Itaquera I*. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia. Universidade de São Paulo. São Paulo, 1993.

\_\_\_\_\_. O lugar e a produção do cotidiano. In: CARLOS, Ana Fani (Org.). *Novos caminhos da Geografia*. São Paulo: Contexto, 2002, p.161-172.

DELEUZE, Gilles. *Conversações*. São Paulo: Ed. 34, 2007.

\_\_\_\_\_. Foucault. Lisboa: Edições 70, 2005.

DELEUZE, Gilles e GUATTARI, Félix. *Mil platôs - capitalismo e esquizofrenia*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995.

DIAS, L.C. . Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L.C., SILVEIRA, R.L.L. (Orgs.). *Redes, Sociedade e Territórios*. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005. p. 11-28.

E-BIT. *Relatório WebShoppers*, 2014. Disponível em: <http://www.ebit.com.br/webshoppers>. Acessado em 09/04/2014.

EMPLASA – Empresa Paulista de Planejamento. *Por Dentro da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP*, 2011.

FERRARI, Celson. *Curso de Planejamento Municipal Integrado*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1977.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar E Punir. História da violência nas prisões*. Petrópolis : Vozes, 1987.

\_\_\_\_\_. *História da sexualidade: a vontade de saber*. São Paulo. Graal, 2006.

\_\_\_\_\_. *A Filosofia Analítica da Política*. In: *Ditos e Escritos V. Ética, Sexualidade, Política*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1978.

\_\_\_\_\_. *Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

\_\_\_\_\_. *Sujeito e poder*. In: DREYFUS, Hubert e RABINOW, Paul. *Michel Foucault, uma trajetória filosófica: para além do estruturalismo e da hermenêutica*. Rio de Janeiro: Forense, 1995.

FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez/EDUSP, 2000.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Ed. Nacional, 1979.

GIDDENS, Anthony. *As consequências da modernidade*. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GIMÉNEZ E CAPDEVILA, R. *La geografía de los transportes, en busca de su identidad*. Geografía Crítica. Barcelona. Nº 68, Março de 1986. p. 1-64. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/geo62.pdf>. Acessado em 04/12/2012.

GOMES, Paulo César da Costa. *A Condição Urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

GOMIDE, A. A. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Brasília: Ipea, 2003 (Texto para Discussão, n. 960).

\_\_\_\_\_. *Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais*. Políticas Sociais - acompanhamento e análise – IPEA. Brasília, nº 12, fev. 2006. p. 242-250. Disponível em:

[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/politicas\\_sociais/ensaio5\\_alexandre12.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf). Acessado em 02/08/2011.

GORZ, André. A Ideologia Social do Carro. In: GORZ, André. *Ecológica*. São Paulo: Annablume, 2010.

GRENIER, Christian. *Contos e lendas dos heróis da mitologia*. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

HAESBAERT, Rogério. *O mito da Desterritorialização: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1980.

\_\_\_\_\_. *A Condição Pós-Moderna – Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural*. São Paulo: Ed. Loyola, 1996.

HARDT, Michael; NEGRI, Antônio. *Império*. Rio de Janeiro: Ed. Record, 2002.

HOUAISS, A, VILLAR, M., FRANCO, F. *Dicionário Houaiss da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

HIRATA, Daniel Veloso. *Produção da desordem e gestão da ordem: Notas para uma história recente do transporte clandestino em São Paulo*. DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social - Vol. 4 - no 3 - JUL/AGO/SET 2011 - pp. 441-465.

HEIDEGGER, Martin. *Ser e Tempo*. 15ª Ed. São Paulo: Ed. Vozes/ Universidade São Francisco, 2005.

HUNT, Herbert J. Introdução. In: Balzac, Honoré de. *Ilusões perdidas*. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2011, p. 10-21.

IBOPE – Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística; PNSP - Pesquisa Nossa São Paulo. *Dia Mundial Sem Carro*, 2007. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/pesquisas>. Acessado em 14/03/2014.

\_\_\_\_\_. *Dia Mundial Sem Carro*, 2008. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/pesquisas>. Acessado em 14/03/2014.

\_\_\_\_\_. *Dia Mundial Sem Carro*, 2009. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/pesquisas>. Acessado em 14/03/2014.

\_\_\_\_\_. *Dia Mundial Sem Carro*, 2010. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/pesquisas>. Acessado em 14/03/2014.



\_\_\_\_\_. *Dia Mundial Sem Carro*, 2011. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/pesquisas>. Acessado em 14/03/2014.

\_\_\_\_\_. *Dia Mundial Sem Carro*, 2012. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/pesquisas>. Acessado em 14/03/2014.

\_\_\_\_\_. *Dia Mundial Sem Carro*, 2013. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/pesquisas>. Acessado em 14/03/2014.

IBOPE – Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística; PNSP - Pesquisa Nossa São Paulo. IRBEM - *Indicadores de Referência de Bem-estar no Município*, 2010. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/pesquisas>. Acessado em 04/12/2013.

\_\_\_\_\_. IRBEM - *Indicadores de Referência de Bem-estar no Município*, 2011. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/pesquisas>. Acessado em 04/12/2013.

\_\_\_\_\_. IRBEM - *Indicadores de Referência de Bem-estar no Município*, 2012. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/pesquisas>. Acessado em 04/12/2013.

\_\_\_\_\_. IRBEM - *Indicadores de Referência de Bem-estar no Município*, 2013. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/pesquisas>. Acessado em 04/12/2013.

ILLIACH, Ivan. Energia e Equidade. In: Ned Ludd, (org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras*. Brasília, 2003

ISODA, Marcos K e T. . *Transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: estudo sobre a concepção e inserção das redes de transporte de alta*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

INWOOD, Michael. *Heidegger*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

JOUFFE, Y. *Précaires mais mobiles Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*. Tese (Doutorado). Département ville environnement transport. École Nationale des Ponts et Chaussées. Paris, 2007. Disponível em: <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00167732>. Acessado em 01/04/2013.

KAUFMANN, Vincent. *Mobilités et réversibilités: verbs des sociétés plus fluides?* Cahiers internationaux de sociologie. n° 118, p. 119-135, 2005. Disponível em: <http://www.cairn.info/revue-cahiers-internationaux-de-sociologie-2005-1-page-119.htm>. Acessado em 21/03/2013.

\_\_\_\_\_. *Les paradoxes de la mobilité*. Lausanne: Le savoir suisse, 2011.

KEHL, Maria R. *O tempo e o cão: a atualidade das depressões*. São Paulo: Boitempo, 2009.

KELLERMAN, Aharon. *Personal Mobilities*. Nova Iorque: Routledge, 2006.

KOWARICK, Lúcio. *A Espoliação Urbana*. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.  
\_\_\_\_\_. *Viveremrisco: sobre a vulnerabilidade socioeconômica e civil*. São Paulo: Editora 34, 2009.

KÜHL, Beatriz M. *Arquitetura do ferro e arquitetura em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial/ Fapesp/ Secretaria da Cultura, 1998.

LAGONEGRO, Marco A.. *Metrópole sem metrô. Transporte público, rodoviarismo e populismo em São Paulo (1955-1965)*. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

LANGENBUCH, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

\_\_\_\_\_. *O sistema viário da aglomeração paulista – apreciações geográficas da situação atual*. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, nº 2, ano 33, abr-jun. de 1971b.

LEFEBVRE, Henri. LEFEBVRE, Henri. *O Direito a Cidade*. São Paulo: Documentos, 1969.

\_\_\_\_\_. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

\_\_\_\_\_. *The production of space*. Cambridge: Basil Blackwell, 1991a.

\_\_\_\_\_. *A Vida Cotidiana no Mundo Moderno*. São Paulo: Ática, 1991b.

LEME, Maria Cristina da Silva. *Revisão do Plano de Avenidas: um estudo sobre o planejamento urbano de São Paulo, 1930*. São Paulo: Tese (doutorado em arquitetura e urbanismo), FAU-USP, 1990.

\_\_\_\_\_. *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo, Francisco Prestes Maia, 1930*. In: LEME, Maria Cristina da S. (Coord.). *Urbanismo no Brasil: 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LEMOS, Amália Inês G.de. *Exemplo de processo de metropolização recente na periferia da Grande São Paulo: Município de Itaquaquecetuba*. Tese (Doutorado em Geografia Humana), Departamento de Geografia, FFLCH-USP, 1980.

\_\_\_\_\_. *A Metropolização nos Países de Terceiro Mundo*. Revista do Departamento de Geografia (USP), São Paulo, n. 13, p. 7-36, 1999.

\_\_\_\_\_. *A Metrópole Financeira da América do Sul*. In: CARLOS, A.; Oliveira, A. (Orgs.). *Geografias de São Paulo: A Metrópole do Século XXI*. São Paulo: Contexto, 2004.

LEMOS, Amália Inês Geraiges de; FRANÇA, Maria Cecília. *Itaquera – Série História dos Bairros de São Paulo*. São Paulo. Departamento do Patrimônio Histórico, 1999.

LEMOS, Amalia Inés G. de; Scarlato, Francisco C.; Machado, Reinaldo P. P. *O Retorno à Cidade Medieval: Os condomínios Fechados da Metrópole Paulistana*. In: Barajas, Luis Felipe C.. *Latinoamérica, Países Abiertos, Ciudades Cerradas*. Guadalajara:UNESCO, 2002.

LENCIONI, Sandra. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. In: SANTOS, M.; SOUZA, M.A. e SILVEIRA, M.L (orgs.). *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo, Hucitec/Anpur, 1996.

\_\_\_\_\_. *A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo*. Boletim Paulista de Geografia. São Paulo, n.82, set. 2005.p. 45-64.

\_\_\_\_\_. A Inimaginável Transformação da Metrópole de São Paulo e seu Entorno. A concentração da indústria de ponta do país, a fluidez para os negócios do capital garantida pelos heliportos e sua contraface: congestionamento urbano e precariedade do transporte público. In: LEMOS, Amalia Inés Geraiges de & GALVANI, Emerson (orgs.) *Geografia, Tradição e Perspectiva: a Presença de Pierre Mombeig*. Clacso, Expressão Popular. Buenos Aires, São Paulo, 2009. v. 1, p. 57-89.

LÉVY, Jacques; Lussault, Michel (Coord.). *Dictionnaire de la géographie*. Paris: Belin, 2003.

LÉVY, Jacques. *Os novos espaços da mobilidade*. Revista GEOgraphia, ano III, n. 6. Niterói, Jul-Dez, 2001. Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/viewFile/62/60>. Acessado em 07/07/2011.

LÉVY, Pierre. *O que é virtual?* São Paulo: Ed. 34, 1996.

LIPOVESTSKY, Gilles. *A era do vazio: ensaios sobre o individualismo contemporâneo*. Barueri, SP: Manole, 2009.

LISPECTOR, Clarice. Amor: In: *Laços de Família: contos*. Rio de Janeiro: Ed. Rocco, 1998, p.19-29.

LOJKINE, Jean. *A revolução informacional*. São Paulo: Cortez, 1995.

LUSSAULT, Michel. La Mobilité comme événement. In: ALLEMAND, S, ASCHER, F., LÉVY, J. (Orgs.). *Les sens du mouvement. Modernité et mobilité dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris: Belin/Institut pour la ville mouvement, 2004. p.109-116.

LUZ, Luciano F. *A geografia do transporte de passageiros: avaliação da modernização da CPTM e de seu papel no planejamento e na estruturação do espaço metropolitano de São Paulo*. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

MARQUES, E.; BICHIR, R. *Padrões de investimentos estatais em infraestrutura viária*. São Paulo em Perspectiva. São Paulo, v. 15, n.1, 2001. p. 60-72.

MARQUES, Eduardo e TORRES, Haroldo. *São Paulo: Segregação, Pobreza e Desigualdades Sociais*. São Paulo: Editora Senac, 2005.

MARQUES, E., GOMES, S.; GONÇALVES, R. et al. *Assentamentos Precários no Brasil Urbano*. CEBRAP/MCid., 2007. Disponível em: <http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/98/titulo/Assentamentos+Precarios+no+Brasil+Urbano>. Acessado em 07/05/2011.

MARICATO, E. *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo, Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. *Metrópole, legislação e desigualdade*. Revista de Estudos Avançados, vol.17 no.48 São Paulo mai/ago. 2003.

MARX, Karl. *O Capital – Crítica da Economia Política*. Livro Primeiro. *O processo de produção do capital*. São Paulo: Ed. Nova Cultural, 1998.

\_\_\_\_\_. *O Capital – Crítica da Economia Política*. Livro Segundo. *O processo de circulação do capital*. Vol.III. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1970.

MATOS, Odilon N. São Paulo no século XIX. In: AZEVEDO, Aroldo (Org.). *A Cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana. A Evolução Urbana*. Vol. II. São Paulo: Cia. Editorial Nacional, 1958. P. 49-95.

METRÔ – COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. *Pesquisa Origem-Destino: Região Metropolitana de São Paulo*. Sumário de dados. São Paulo, 1977.

\_\_\_\_\_. *Pesquisa Origem-Destino: Região Metropolitana de São Paulo*. Síntese das Informações. São Paulo, 1987.

\_\_\_\_\_. *Pesquisa Origem-Destino: Região Metropolitana de São Paulo*. Síntese das Informações. São Paulo, 1997.

\_\_\_\_\_. *Pesquisa Origem-Destino: Região Metropolitana de São Paulo*. Síntese das Informações. São Paulo, 2002.

\_\_\_\_\_. *Pesquisa Origem-Destino: Região Metropolitana de São Paulo*. Síntese das Informações. São Paulo, 2007.

\_\_\_\_\_. *Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo*. Síntese das Informações. São Paulo, 2012.

MASSEY, Doreen. *Um sentido global de lugar*. In: Arantes, Antônio (org.). *O espaço da diferença*. Campinas: Papirus, 2000. p. 176-185.

MELLO, Karla R.C. *Transporte urbano de passageiros: as contradições do poder público*. São Paulo: Café Editora Expressa, 2000.

MEYER, Regina M. Prosperi; Grostein, Marta Dora; Biderman, Ciro. *São Paulo Metrôpole*. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo/ Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *Fenomenologia da percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MIRALLES-GUASCH, Carme. *Ciudad Y Transporte: El binomio imperfecto*. Barcelona: Ed. Ariel, 2002.

MIRALLES-GUASCH, C., CEBOLLADA, À. *Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad*, Barcelona. VIVIENDA, URBANISMO Y TRANSPORTES. Madrid, Nº: 25 p.1-54, 2003. Disponível em: <http://www.falternativas.org/laboratory/documentos/documentos-de-trabajo/movilidad-y-transporte-opciones-politicas-para-la-ciudad>. Acessado em 12/11/2012.

\_\_\_\_\_. *Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana*. Boletín de la Asociación de Geógrafos españoles (AGE). Madrid, nº 50, p. 193-216, 2009. Disponível em: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3094058>. Acessado em 17/11/2013.

MIRALLES-GUASCH, C; MARTINEZ MELO, M; MARQUET SARDA, O.(2012) *El uso del transporte privado, percepciones individuales y contradicciones colectivas en un marco de sostenibilidad ambiental y social*. ACE Arquitectura, ciudad y entorno. año 7, num.19 Junio, p.95-110, 2012. Disponível em: <http://www.raco.cat/index.php/ACE/article/view/255177>. Acessado em 23/10/2013.

MONBEIG, Pierre. *Novos estudos de geografia humana brasileira*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1957.

MONIÉ, Frédéric. Planejamento territorial, modernização portuária e logística: o impasse das políticas públicas no Brasil e no Rio de Janeiro. In: MONIÉ, Frédéric e SILVA, Gerardo. *Logística e território: implicações para as políticas públicas de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: DP&A editora, 2003. p. 57-80.

MONTAGNER, P. ; BRANDÃO, S. M. C. . *Mercado de Trabalho e Migração: notas para analisar a relação no período 1985-95*. São Paulo em Perspectiva, v. 10, n.2, 1996. p. 42-53.

MUNIZ, Cristiane. *A cidade e os trilhos: o Metrô de São Paulo como desenho urbano*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

NAKANO, Anderson Kazuo. *Quatro COHABs da zona leste de São Paulo: território, poder e segregação*. Dissertação (Mestrado Urbanização) FAU-USP. São Paulo, 2002.

NERI, Marcelo C. et. al. *A nova classe média*. Rio de Janeiro. FGV/IBRE, 2008. Disponível em: [http://www.cps.fgv.br/ibrecps/M3/M3\\_ANovaClasseMedia\\_Port\\_2.pdf](http://www.cps.fgv.br/ibrecps/M3/M3_ANovaClasseMedia_Port_2.pdf). Acessado em 12/10/2012.

NOBRE, Eduardo A. C. . *A atuação do poder público na construção da Cidade de São Paulo: a influência do rodoviarismo no urbanismo paulistano*. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 11, 2010, Vitória. Anais do XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Vitória: UFES, 2010. p. 1-15.

OKUBARO, Jorge J. . *O Automóvel, um condenado?* São Paulo: Editora Senac, 2001.

OLIVA, Jaime Tadeu. *O Automóvel como Elemento Constituinte e Constituidor da Cidade de São Paulo*. Doutorado (Geografia Humana) USP. São Paulo, 2003

OLIVEIRA, F. M. C. . *A Economia Brasileira: crítica à razão dualista*. Rio de Janeiro: Vozes, 1981.

PASTERNAK, S.; BÓGUS, L. *A Cidade dos Extremos*. XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambu-MG – Brasil, de 20- 24 de Setembro de 2004. Disponível em: [http://www.abep.nepo.unicamp.br/site\\_eventos\\_abep/PDF/ABEP2004\\_86.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/site_eventos_abep/PDF/ABEP2004_86.pdf). acessado em 25/06/2011.

PEREIRA, Juliana R. S. *O transporte público como agente do crescimento e da estruturação urbana: análise dos planos PITU 2020 e PITU 2025*. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

PETRONE, Pasquale. São Paulo no século XX. In: AZEVEDO, Aroldo (Org.). *A Cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana. A Evolução Urbana*. Vol. II. São Paulo: Cia. Editorial Nacional, 1958. p. 101-160.

PINI, Giuseppe. La géographie des transports. In: BAILLY, Antoine. *Les concepts de la géographie humaine*. Paris, Milan, Barcelona: Masson, 1995.

PROAIM - *Programa de Aprimoramento das Informações de Mortalidade*. Prefeitura do município de São Paulo. Disponível em: <http://tabnet.saude.prefeitura.sp.gov.br/cgi/tabcgi.exe?secretarias/saude/TABNET/SIM/obito.def>. Último acesso em 05/05/2014.

RAIA JR., Archimedes A. *Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas*. Tese (Doutorado em Eng. Civil). Escola de Engenharia de São Carlos. Universidade de São Paulo, São Carlos, 2000.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, A. C. T. . *A natureza do poder: técnica e ação social*. Interface - Comunicação, Saúde, Educação, v. 4, n. 7, 2000. p. 13-24.

RESENDE, Paulo T.V., SOUSA, PAULO R. *Mobilidade Urbana nas Grandes Cidades Brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento*. Anais do Simpoi, 2009. p. 1-16. Disponível em: [http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2009/artigos/e2009\\_t00138\\_pcn41516.pdf](http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2009/artigos/e2009_t00138_pcn41516.pdf). Acessado em 02/06/2011.

RODRIGUES, Rute I. *Moradia Precária e Violência na Cidade de São Paulo. Moradia Precária e Violência na Cidade de São Paulo*. Rio de Janeiro: Ipea, 2006 (texto para discussão- TD 1187). Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4338](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=4338). Acessado em 10/07/2010.

ROLNIK, R. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, 1997

ROLNIK, Raquel e Klintowitz, Danielle. *(I)Mobilidade na cidade de São Paulo*. Revista Estudos Avançados, 25 (71), 2011.

SANT'ANNA, André. O importado vermelho de Noé. In: MORICONI, Ítalo (org.). *Os cem melhores contos brasileiros do século*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. p. 596-603.

SANTOS, ELIANE T. *Impactos econômicos de desastres naturais em megacidades: o caso dos alagamentos em São Paulo*. Dissertação (mestrado em Economia). Departamento de Economia. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013.

SANTOS, Milton. *Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método*. Boletim Paulista de Geografia, n.54, 1977, p. 81-100.

\_\_\_\_\_. *Por uma Geografia Nova. Da crítica da geografia a uma geografia crítica*. São Paulo: Editora Hucitec, 1978.

\_\_\_\_\_. *Espaço e Método*. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. *O Espaço do Cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987.

\_\_\_\_\_. *Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura/Nobel, 1990.

\_\_\_\_\_. *Urbanização Brasileira*. São Paulo: Edusp, 2005a [1993].

\_\_\_\_\_. *Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. O retorno do território. In.: SANTOS, Milton et alli (Orgs.) *Território: Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Editora Hucitec/ANPUR, 1998.

\_\_\_\_\_. *A Natureza do Espaço – Técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp. 2002 [1996].

\_\_\_\_\_. *Por uma Outra Globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro, São Paulo: Ed. Record, 2003.

\_\_\_\_\_. *O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos*. São Paulo: Edusp, 2004 [1979].

\_\_\_\_\_. *O Tempo nas Cidades*. Revista Ciência e Cultura. São Paulo. v. 54, n. 2, 2002b. p. 21-22. Disponível em: [http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252002000200020&script=sci\\_arttext](http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252002000200020&script=sci_arttext). Acessado em 14/10/2009.

SÃO PAULO. Prefeitura do Município de São Paulo. Comissão do Metropolitano. Anteprojeto de um sistema de transporte rápido. São Paulo, 1956.

\_\_\_\_\_. *São Paulo Interligado: o plano de transporte público urbano implantado na gestão 2001-2004*. São Paulo, 2004.

SASSEN, Saskia. *As Cidades na Economia Mundial*. São Paulo: Nobel, 1998.

SÁVIO, Marcos A. C. *A Cidade e as Maquinas: Bonde e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930*. São Paulo: Annablume/Fapemig, 2010.

SCARLATO, Francisco Capuano. *A expansão da Indústria Automobilística e Metropolização de São Paulo*. Mestrado (Geografia Humana) USP. São Paulo, 1981.

SCHOR, Tatiana *O Automóvel e a cidade de São Paulo: a territorialização do processo de modernização (e de seu colapso)*. Mestrado (Geografia Humana) USP. São Paulo, 1999.

SCOTT, Allen J. et al. *Cidades-Regiões Globais*. Revista Espaço & Debates, nº 41, 2001, p.11-25.

SARAMAGO, José. *Objecto quase*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SARTRE, Jean-Paul. *O ser e o nada - Ensaio de ontologia fenomenológica*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

SEABRA, Odette. São Paulo: a cidade, os bairros e a periferia. In: Carlos, Ana Fani & Oliveira, Ariovaldo Umbelino (Orgs.). *Geografias de São Paulo: A Metrópole do Século XXI*. Contexto. São Paulo, 2004.

SEADE - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. *Anuário estatístico do Estado de São Paulo*. Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/anuario/>. Acessado em 20/04/2014.

\_\_\_\_\_. *Informações recentes revelam redução da migração no Estado de São Paulo e em suas metrópoles*. Boletim SP Demográfico: Resenha de Estatísticas Vitais do Estado de São Paulo, ano 11, nº 3, abril de 2011.

SENNETT, Richard. *O Declínio do Homem Público: as tiranias da intimidade*. São Paulo; Companhia das Letras, 1988.

\_\_\_\_\_. *Carne e pedra. O corpo e a cidade na civilização ocidental*. São Paulo: Ed. Record, 2003.

SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. São Paulo: Cia. Das Letras, 1992.

SIH/SUS – *Sistema de Informações Hospitalares do SUS*. Ministério da Saúde. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sih/cnv/eisp.def>. Último acesso em 08/05/2014.

SIM/DATASUS. *O Sistema de Informações sobre Mortalidade*. Ministério da Saúde. Disponível em: <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205&VObj=http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/ext10>. Acessado em 04/03/2014.

SILVA, Ricardo B. *Motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo*. São Paulo: Humanitas/ Fapesp, 2011.

SILVEIRA, Maria Laura. São Paulo: os dinamismos da pobreza. In: Carlos, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino (orgs.). *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole*. Vol. 2. São Paulo: Contexto, 2004.

SOJA, Edward W. *Geografias Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática socioespacial nas metrópoles brasileiras*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.



SOUZA, André dos S. B. . *Presos no círculo, prostrados no asfalto: tensões entre o móvel e o imóvel*. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia. Universidade de São Paulo, 2013.

STEFANI, Celia R. B. *O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Departamento de Geografia. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

STIEL, Waldemar. *História dos transportes coletivos em São Paulo*, 1978.

TOLEDO, Benedito L. de. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

ULIAN, Flávia. *Sistemas de Transportes Terrestres de Passageiros em tempos de Reestruturação Produtiva na Região Metropolitana de São Paulo*. Tese (Geografia Humana), Departamento de Geografia da USP, São Paulo, 2008.

URRY, John. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press, 2007.

VASCONCELLOS, Eduardo. *O que é Trânsito*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1992.

\_\_\_\_\_. *ACircular é preciso, viver não é preciso*. São Paulo: Ed. Fapesp, 1999.

\_\_\_\_\_. *Transporte Urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume, 2000.

\_\_\_\_\_. *Transporte Urbano, Espaço e Equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.

\_\_\_\_\_. *Políticas de Transporte no Brasil. A construção da mobilidade excludente*. Barueri, SP: Manole, 2013.

\_\_\_\_\_. *Risco no trânsito, omissão e calamidade: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil*. São Paulo:Ed. do Autor, 2013b.

VELTZ, Pierre. L'économie de toutes les mobilités. In: ALLEMAND, S, ASCHER, F., LÉVY, J. (Orgs.). *Les sens du mouvement. Modernité et mobilité dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris: Belin/Institut pour la ville mouvement, 2004. p.49-59.

VESENTINI, José W. *A Capital da Geopolítica*. São Paulo: Ática, 1986.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp/Lincoln Institute, 1998.

\_\_\_\_\_. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil.. In: DEAK, C e SCHIFFER, S.R.. (Org.). In: *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo, SP.: FUPAM/EDUSP, 1999, v. , p. 169-244.

VIRÍLIO, Paul. *Velocidade e política*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

WASELFISZ J.J. *Mapa da Violência: acidentes de trânsito e motocicletas*. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: [http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf). Acessado em 04/03/2014.

\_\_\_\_\_. *Mapa da Violência. Matadas por Armas de Fogo*. Rio de Janeiro, 2013b. Disponível em: [http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/MapaViolencia2013\\_armas.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/MapaViolencia2013_armas.pdf). Acessado em 04/03/2014.

WERLE, Marco Aurélio. *A angústia, o nada e a morte em Heidegger*. Trans/Form/Ação. São Paulo, 26(1), 2003. p. 97-113.

ZARATTINI, Carlos. *Circular (ou não) em São Paulo*. Revista Estudos Avançados, (48), p. 185-201, 2003.

ZIONI, Silvana. *Transporte Público em São Paulo*. Dissertação (mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.

ŽIŽEK, Slavoj. *Bem-vindo ao deserto do real: cinco ensaios sobre o 11 de setembro e datas relacionadas*. São Paulo, Boitempo Editorial, 2011.

ZMITROWICZ, Witold, BORGHETTI, Geraldo. *Avenidas 1950-2000: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2009.

## JORNAIS E REVISTAS

A cidade conflagrada pelo aumento de tarifas; choques entre a polícia, agitadores e populares. *Jornal O Estado de São Paulo*, 31/10/1958.

A demagogia da mobilidade. *Jornal O Estado de São Paulo online*. <http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,a-demagogia-da-mobilidade,1084038,0.htm>. Acessado em 12/10/2013.

AMENDOLA, Gilberto. Corredor na Brás Leme. Moradores dizem não. *Jornal da Tarde*, 14/09/2007.

ARAÚJO, Carla. Haddad e Alckmin anunciam Bilhete Único Mensal Integrado. *Jornal O Estado de São Paulo online*. <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,haddad-e-alckmin-anunciam-bilhete-unico-mensal-integrado,1099088>. Acessado em 18/04/2014.

Ato pacífico acaba com tentativa de invasão do Palácio. *Jornal O Estado de São Paulo*, 18/06/2013.

Atos atingem 12 capitais e têm cenas de violência. *Jornal Folha de São Paulo*, 18/05/2014.

Atriz Lucélia Santos é fotografada em ônibus cheio no Rio, após sumir da TV. *Jornal Extra online*. <http://extra.globo.com/famosos/atriz-lucelia-santos-fotografada-em->

onibus-cheio-no-rio-apos-sumir-da-tv-11860324.html#ixzz36tv7q8hK. Acessado em 13/05/2013.

BERGAMO, Mônica. “Estão entrando”, diz servidora durante tentativa de invasão. *Jornal Folha de São Paulo*, 18/06/2013.

BISORDI, Gisela. Do péssimo transporte nasce a lotação clandestina. *Jornal Folha de São Paulo*, 08/08/1976.

BOMFIM, Cristiane. Fila de caminhão vira área de risco em SP. *Jornal da Tarde online*. <http://blogs.estadao.com.br/jt-cidades/fila-de-caminhao-vira-area-de-risco-em-sp/>. Último acesso em 30/06/2014.

Caminhoneiros protestam contra restrições. *Jornal da Tarde online*. <http://blogs.estadao.com.br/jt-cidades/cerca-de-115-caminhoneiros-protestaram-contra-restricoes/> Acessado em 26/09/2012.

Carro popular à vista fica quase R\$ 2.000 mais barato com novo IPI. *Portal R7 notícias*. Disponível em: <http://noticias.r7.com/economia/noticias/carro-popular-a-vista-fica-quase-r-2-000-mais-barato-com-novo-ipi-20120523.html?question=0>. Acessado em 27/09/2012.

CARVALHO, Mario C. Empresas de ônibus em SP têm lucro acima da média. *Jornal Folha de São Paulo*, 10/07/2012.

CET implanta mais três faixas exclusivas e amplia corredor de ônibus. *Folha de São Paulo online*. <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/08/1327464-cet-implanta-mais-tres-faixas-exclusivas-e-amplia-corredor-de-onibus.shtml>. Último acesso em 19/06/2014.

CINTRA, Cintra. O trânsito no bolso. *Jornal Folha de São Paulo online*. <http://www1.folha.uol.com.br/opiniao/2013/12/1390275-marcos-cintra-o-transito-no-bolso.shtml>. Acessado em 27/12/2013.

Com greve no metrô, SP tem recorde no trânsito e protestos. *Jornal Folha de São Paulo online*. <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/1094390-com-greve-no-metro-sp-tem-recorde-no-transito-e-protestos.shtml>. Acessado em 21/11/2013.

COUTINHO, Leonardo. Assassinos ao volante. *Revista Veja*. <http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>. Último acesso em 05/05/2014.

D'ANDRADE, Wladimir. Rodízio estimula o uso de carros em SP, diz especialista. *Jornal O Estado de São Paulo online*. <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,rodizio-estimula-o-uso-de-carros-em-sp-diz-especialista,140788,0.htm>. Acessado em 09/05/2014.

Faixas exclusivas e corredores de ônibus em São Paulo. *Folha de São Paulo online*. <http://www1.folha.uol.com.br/infograficos/2013/08/24144-faixas-exclusivas-e-corredores-de-onibus-em-sao-paulo.shtml>. Último acesso em 19/06/2014.

FUKUDA, Nilton. Jardim Romano: Cidadania “encharcada”. *Jornal O Estado de São Paulo online*. <http://blogs.estadao.com.br/olhar-sobre-o-mundo/jardim-romano-cidadania-encharcada/>. Acessado em 21/11/2013.

GALIS, Simone. Ônibus urbano, um transporte precário em todo o país. *Jornal Folha de São Paulo*, 08/09/1985.

GARCIA, Carolina. Relembre 30 acidentes aéreos que marcaram o Brasil. *Último Segundo*. <http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2013-12-03/relembre-30-acidentes-aereos-que-marcaram-o-brasil.html>. Acessado em 05/05/2014.

GERAQUE, Eduardo. Após assaltos, shopping Cidade Jardim, em SP, usará detector em pedestre. *Jornal Folha de São Paulo online*. <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/749866-apos-assaltos-shopping-cidade-jardim-em-sp-usara-detector-em-pedestre.shtml>. Acessado em 10/04/14.

GERAQUE, Eduardo. Com vitória, carro solta 49% menos monóxido de carbono. *Jornal Folha de São Paulo online*. <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/56751-com-vitoria-carro-solta-49-menos-monoxido-de-carbono.shtml>. Último acesso em 28/06/2014.

GIOVANELLI, Carolina et. al. Motoboys e caminhoneiros: candidatos a vilões do paulistano. *Revista Veja São Paulo*. <http://vejasp.abril.com.br/materia/viloes-transito-motos-caminhoes>. acessado em 18/06/2012.

GODOY, Marcelo. MP pede afastamento de Kassab por fraude na inspeção veicular em SP. *Jornal O Estado de São Paulo online*. <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,mp-pede-afastamento-de-kassab-por-fraude-na-inspecao-veicular-em-sp,802483>. Último acesso em 11/05/2014.

GODOY, Marcelo. Ministério público pede afastamento de Kassab e suspensão da inspeção veicular. *Jornal O Estado de São Paulo*, 25/11/2011.

Grupo mantém ato hoje na Paulista e diz lutar pela tarifa zero. *Jornal Folha de São Paulo*, 20/06/2013.

Grupo prepara protesto contra linha de monotrilho no bairro. *Jornal Folha de São Paulo*, 03/10/2010.

Haddad agora admite rever tarifa de ônibus. *Jornal Folha de São Paulo*, 19/05/2013.

Hostilizados, petistas abandonam o ato pós-redução de tarifa em SP. *Jornal Folha de São Paulo*, 21/06/2013.

IDOETA, Paula A. . Saiba por que a eleição de Barack Obama como presidente dos EUA é histórica. *Portal G1*. <http://g1.globo.com/Noticias/0,,MUL840074-15525,00-SAIBA+POR+QUE+A+ELEICAO+DE+BARACK+OBAMA+COMO+PRESIDENTE+DOS+EUA+E+HISTORICA.html>. Acessado em 02/10/2013.

IZIDORO, Alencar; CORSALETTE, Conrado. Custo da Nova Marginal sobe e beira R\$ 1,9 bi. *Folha de São Paulo online*. Disponível em:

<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2210200928.htm>. Último acesso em 18/06/2014.

Jornalistas são feridos por disparos de policiais militares. *Jornal Folha de São Paulo*, 14/06/2013.

LIMA, Ronaldo C. O Trânsito já é psicose coletiva. *Jornal O Estado de São Paulo*, 10/09/1970.

LOPES, Adriana D.. A morte pede passagem. *Revista Veja*. <http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>. Último acesso em 05/05/2014

MACHADO, Leandro. Motorista agride publicitária após 'fechada' no trânsito em São Paulo. *Jornal Folha de São Paulo online*. <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/11/1376389-motorista-agride-publicitaria-apos-fechada-no-transito-em-sao-paulo.shtml>. Último acesso em 30/06/2014.

MANSO, Bruno et. al. Fogo, bombas e depredação no maior protesto contra tarifa. *Jornal O Estado de São Paulo*, 12/08/2013.

MASSON, Celson e VERA, Veras. A imobilidade de Haddad. *Revista Época São Paulo*. <http://epoca.globo.com/regional/sp/vida-urbana/noticia/2013/12/bimobilidadeb-de-haddad.html>. Último acesso em 19/06/2014.

MENDONÇA, Ricardo. Reprovação a Haddad é similar à de Pitta e Kassab. *Jornal Folha de São Paulo Online*. <http://www1.folha.uol.com.br/poder/2013/12/1379345-reprovacao-a-haddad-e-similar-a-de-pitta-e-kassab.shtml>. Acessado em 25/04/2014.

Metrô de Xangai passa a ser o primeiro com mais de 500 km. *Portal G1*. <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2014/01/metro-de-xangai-passa-ser-o-primeiro-com-mais-de-500-km.html>. Acessado em 2014.

Milhares nas ruas obrigam Alckmin e Haddad recuar. *Jornal Folha de São Paulo*, 20/06/2013.

MUG, Mauro. Moradores de Pinheiros rejeitam corredor de ônibus. *Jornal O Estado de São Paulo*, 03/04/2003.

Multa para moto na marginal começa hoje. *Jornal Folha de São Paulo*, 16/05/2010.

No 2º dia de confronto e destruição, protesto fecha marginal do Pinheiros. *Jornal O Estado de São Paulo*, 08/06/2013.

No 2º dia da proibição dos fretados, ônibus exhibe faixa de protesto contra a medida. *Jornal Estado de São Paulo online*. <http://fotos.estadao.com.br/fretados-no-2-dia-da-proibicao-dos-fretados-onibus-exibe-faixa-de-protesto-contr-a-medida,galeria,2037,66159,,,0.htm>. Acessado em 26/09/2012.

Novo protesto tem reação violenta da PM. *Jornal Folha de São Paulo*, 14/06/2013.

O custo da corrupção. *Folha de São Paulo online*. <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz0903201001.htm>. Acessado em 23/04/2014.

Os desafios de Haddad. *Revista Época São Paulo*. Disponível em: <http://epocasaopaulo.globo.com/vida-urbana/os-desafios-de-haddad/>. Último acesso em 18/06/2014.

PADILLA, Ivan. Pequenos notáveis. *Revista Época*. Disponível em: <http://revistaepoca.globo.com/Revista/Epoca/0,,EMI132276-15201,00.html>. Acessado em 27/09/2012.

Pânico no metrô. Falha técnica provoca colisão de dois trens. *Jornal Folha de São Paulo*, 17/05/2012.

PEREIRA, Elvis. Caminhoneiros iniciam protesto contra restrições em SP. *Jornal Estado de São Paulo online*. <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,caminhoneiros-iniciam-protesto-contrarestricoes-em-sp,198116>. Último acesso em 30/06/2014.

PINHEIRO, Gabriel; MACHADO, Renato. Metrô: recusa de Higienópolis causa protestos na web. *Jornal O Estado de São Paulo*, 11/05/2011.  
O Povo depreda os ônibus e bondes da CMTA. *Folha da Noite*, 01/08/1947.

PM promete ser mais dura contra protestos. *Jornal Folha de São Paulo*, 13/06/2013.

Polícia reage com violência a protesto e SP vive noite de caos. *Jornal Folha de São Paulo*, 14/06/2013.

PORTO, Gilberto; BRANDT, Ricardo. Alckmin agora elogia líderes do movimento. *Jornal O Estado de São Paulo*, 18/06/2013.

Protesto contra aumento de ônibus tem confronto e vandalismo em SP. *Jornal Folha de São Paulo*, 07/06/2013.

Protestos de rua derrubam tarifas. *Jornal Folha de São Paulo*, 20/06/2013.

REINA, Eduardo et. al. Na rua, 3 VUCs para cada caminhão. *Jornal Estado de São Paulo online*. <http://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,na-rua-3-vucs-para-cada-caminhao,394609>. Último acesso em 30/06/2014.

REOLOM, Mônica. Com 309 km, SP tem maior lentidão da história. *Jornal O Estado de São Paulo*, 15/11/2013.

RIBEIRO, Bruno. Lotação supera o limite aceitável em 3 linhas da CPTM. *Jornal O Estado de São Paulo*, 01/02/2012.

RIGGI, Camila. Em clima de eleição, Kassab promete mais R\$ 1 bi para o metrô. *Jornal O Estado de São Paulo online*.

<http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,em-clima-de-eleicao-kassab-promete-mais-r-1-bi-para-metro,146154,0.htm>. Acessado em 24/04/2014.

RODRIGUES, Artur. Inspeção veicular em SP está suspensa. *Jornal O Estado de São Paulo*, 12/12/2013.

RODRIGUES, Artur; VALLE, Caio. Fila para entrar no metrô chega a 30 minutos em estações da zona leste. *Jornal Estado de São Paulo*, 08/04/2013.

RODRIGUES, Cinthia; IZIDORO, Alencar. Kassab limita motocicletas nas marginais. *Jornal Folha de São Paulo online*. <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1601200801.htm>. Último acesso em 30/06/2014.

SERVA, Leão. Pateta no volante. *Jornal Folha de São Paulo online*. <http://www1.folha.uol.com.br/colunas/leaoserva/2013/11/1376104-pateta-no-volante.shtml>. acessado em 13/05/2014.

SILVA, Fernando de B. . Controlar Kassab. *Jornal Folha de São Paulo online*. <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz0905201103.htm>. Último acesso em 11/05/2014.

SP reajusta ônibus e metrô para R\$ 3,20. *Jornal Folha de São Paulo*, 23/05/2013.

SPIGLIATTI, Solange. Fretados fazem manifestação contra restrição em SP. *Jornal Estado de São Paulo online*. <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,fretados-fazem-manifestacao-contr-restricao-em-sp,399009>. Último acesso em 30/06/2014.

Tarifas de ônibus, trem e metrô sobem hoje em SP. *Jornal O Estado de São Paulo online*. <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,tarifas-de-onibus-trem-e-metro-sobem-hoje-em-sp,1038109,0.htm>. Último acesso em 17/05/2014.

VALLE, Caio. Metrô tem um falha grave a cada 3 dias; número dobrou em cinco anos. *Jornal O Estado de São Paulo*, 24/03/2014.

VENTURA, Marcelo. Superlotação Prejudica imagem do metrô. *Jornal O Estado de São Paulo*, 02/06/1996.

VIEIRA, Cristiana. Serra libera corredores de ônibus para táxis 24 horas. *Jornal O Estado de São Paulo*, 31/07/2005.

## SITES CONSULTADOS

<http://www.abraciclo.com.br/>  
<http://acervo.estadao.com.br/>

<http://acervo.folha.com.br/>  
<http://www.anef.com.br/>  
<http://www.anfavea.com.br/>  
<http://www.arquivoestado.sp.gov.br>  
<http://antp.org.br>  
<http://www.ambiente.sp.gov.br/>  
<http://www.capital.sp.gov.br/portal/>  
<http://www.cetsp.com.br>  
<http://www.cetesb.sp.gov.br>  
<http://www.cptm.sp.gov.br>  
<http://www.dana2.com.br>  
<http://www2.datasus.gov.br>  
<http://www.emtu.sp.gov.br>  
<http://epoca.globo.com>  
<http://www.estadao.com.br/>  
<http://extra.globo.com/>  
<http://www.folha.uol.com.br/>  
<http://g1.globo.com/>  
<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>  
<http://www.honda.com.br>  
<http://www.ibge.gov.br>  
<http://www.ipea.gov.br>  
<http://img.ebit.com.br>  
<http://www.metro.df.gob.mx>  
<http://www.metro.sp.gov.br>  
<http://www.mma.gov.br>  
<http://www.nossasaopaulo.org.br/>  
<http://www.nyctsubway.org>  
<http://www.planalto.gov.br>  
<http://www.portaldoshopping.com.br>  
<http://www.r7.com/>  
<http://www.seade.gov.br/>  
<http://www.sptrans.com.br>  
<http://www.stm.sp.gov.br>  
<http://www.sulamericatransito.com.br>  
<http://veja.abril.com.br>  
<http://ultimosegundo.ig.com.br/>  
<http://www.youtube.com/>  
<http://tabnet.saude.prefeitura.sp.gov.br>  
<http://www.tfl.gov.uk>  
<http://www.tokyometro.jp>  
<http://www.trt3.jus.br>  
[www.who.int/](http://www.who.int/)