

Mobilidades urbana e social na economia política do espaço em São Paulo.

Sandro Oliveira.

Cita:

Sandro Oliveira (2017). *Mobilidades urbana e social na economia política do espaço em São Paulo*. XXXI Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Montevideo.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-018/3594>

Sandro Barbosa de Oliveira¹

Resumo

As teorias de mobilidade das classes sociais nas sociedades capitalistas da semiperiferia do capitalismo necessitam promover a articulação ampliada de suas determinações, a começar pelos nexos entre as mobilidades urbana e social. O problema da mobilidade precisa ser encarado pelas determinações da dinâmica sócio-ocupacional, que envolve a compreensão do processo de trabalho, e da dinâmica urbana, que remete o entendimento do processo de urbanização da sociedade e de separação entre locais de trabalho e locais de moradia. Para tanto, essa pesquisa parte dos problemas relativos a mobilidade urbana para discutir uma realidade social complexa que afeta milhões de trabalhadores na metrópole de São Paulo: as condicionantes sociais do deslocamento diário da força de trabalho que advém desses processos. Nesse texto, será apresentado uma análise preliminar da pesquisa de doutorado em andamento cuja problematização parte da mobilidade urbana nessa metrópole.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Produção do espaço, Classes sociais.

Introdução

A mobilidade urbana tornou-se recentemente na metrópole de São Paulo tema de discussão social a partir de seu inverso na crise das cidades: a imobilidade. No estudo sobre a relação entre mobilidade urbana e mobilidade social, o ponto de partida de nossa investigação é a recente crise de mobilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), que remete ao problema social relativo à dinâmica de circulação e deslocamento diário de trabalhadores e mercadorias, que tem na renda da terra de localizações produzidas socialmente, na produção de valor no setor de transporte e no domínio do setor rodoviário na circulação as barreiras espaciais para o desenvolvimento do transporte metropolitano.

O problema da mobilidade urbana advém dos processos de industrialização e urbanização da sociedade e de sua zona crítica, que produz o espaço urbano socialmente construído, mas também aglomeração e localização em grandes cidades e metrópoles. Nesse sentido, as noções de produção do espaço e de direito à cidade de Henri Lefebvre, bem como as noções de acumulação por espoliação de David Harvey e economia política da urbanização de Paul Singer são referências nesse estudo.

¹ Doutorando no Programa de Pós Graduação em Sociologia no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas (IFCH UNICAMP – Brasil). Correio-e: ontologicosan@hotmail.com.

O estudo pretende problematizar criticamente análises de teorias sociológicas que definem modelos de mobilidade social baseando-se apenas em noções de estratificação por renda e consumo. Nessa exposição, apresentamos uma análise preliminar de dados da Pesquisa Origem e Destino, Mobilidade do Metrô e da Pesquisa do Perfil de Usuários da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos de São Paulo (CPTM), para discutir a relação entre produção do espaço, circulação de trabalhadores e articulação de diferentes interesses de classes e contribuir com a ampliação da teoria das classes sociais a partir urbanização.

A problemática da mobilidade urbana na RMSP

A produção e a reprodução da riqueza socialmente produzida nas sociedades em que domina o modo de produção capitalista se apresentam imediatamente mediadas pela forma mercadoria. A forma mercadoria, que se generalizou enquanto relação social coisificada a partir de uma base econômica, política e social, está calcada em diferentes particularidades dos processos de industrialização e urbanização nas sociedades em que domina esse modo de produção. Nesses processos, sujeito (produtores) e objeto (realidades e coisas produzidas) se constituem na relação contraditória de inversão e dominação determinadas por uma lógica de acumulação, exploração e espoliação do trabalho tornado meio de vida pelo capital. Na contradição entre processo de valorização e processo de trabalho é que inicia nossa investigação sobre a mobilidade das classes sociais a partir do processo de urbanização.

O ponto de partida dessa investigação é a recente crise de mobilidade urbana na RMSP que, semelhante a outras metrópoles brasileiras e latino-americanas, remete ao problema social relativo à dinâmica de circulação e deslocamento diário de trabalhadores e mercadorias. A hipótese que desenvolverei aqui é a da relação direta entre trabalho precarizado, localização no espaço urbano e deslocamento precário na relação casa-trabalho na RMSP. O estudo parte de um problema social para discutir um problema sociológico e sua lógica social: a cisão e a fragmentação entre as teorias de mobilidade urbana e mobilidade social. Na exposição que segue, analisarei a dinâmica de mobilidade urbana e suas teorias, deixando para outro momento as teorias de mobilidade social.

A mobilidade urbana tornou-se recentemente na metrópole de São Paulo e em outras metrópoles brasileiras um tema importante de discussão social e entre especialistas. Após a revolta da tarifa de 2013, a crise de mobilidade urbana tem sido estudada e debatida com referência ao problema relativo à circulação de trabalhadores e mercadorias, sobretudo, os custos e o tempo desses deslocamentos, o que tem exigido análises que estabeleçam nexos com a dinâmica de mobilidade social nessas duas últimas décadas.

O problema da mobilidade torna-se evidente com os processos de industrialização e urbanização da sociedade enquanto expressões do processo de acumulação e expansão do capital, cuja metamorfose da forma-mercadoria desdobra-se numa zona crítica da urbanização. Essa zona crítica foi percebida e tratada nas análises de Lefebvre (1999; 2000 e 2009) com a formulação do conceito de *produção do espaço* e da noção de direito à cidade, e mais recentemente Harvey (2014) com a noção de acumulação por espoliação. O espaço, segundo Lefebvre, envolve o tempo, e esse tempo recortado em fragmentos (tempos de trabalho, de consumo, de lazer, de deslocamento) são oriundos de espaços com atributos e práticas correspondentes, o que exige a compreensão conjunta das dinâmicas de mobilidade urbana e mobilidade social enquanto expressões da mobilidade de classes.

Para Lefebvre (2009) o capital se expandiu e subordinou tudo ao seu redor, inclusive o espaço. Ele destacou a necessidade de mostrar por que o capitalismo apossou-se do solo e, conseqüentemente, do espaço, para assim evidenciar a tendência de que o “imobiliário” teria se tornado central para a reprodução capitalista por se tratar de indústria nova, menos submetida aos entraves e dificuldades das indústrias fabris. Esse setor, o da construção civil inserido no imobiliário, apresenta uma função primordial na reprodução do capital: a luta contra a tendência à queda da taxa de lucro médio, evidenciada no setor fabril. A construção civil proporciona lucros superiores à média e está associada ao setor financeiro, ao produzir grandes massas de mais-valia e valorização do espaço produzido.

Por isso, para se entender a importância do espaço é necessário recorrer ao processo de urbanização. Paul Singer (1973) traduziu bem o papel da urbanização no processo de desenvolvimento capitalista no Brasil a partir de São Paulo, ao expor uma economia política da urbanização e discutir a história das relações entre campo e cidade nesse processo. Segundo o autor, a cidade sempre representou a sede do poder da classe dominante, e sua origem se confundiu com a origem da sociedade de classes. Na metrópole das classes, a classe que domina está isolada espacialmente do restante da sociedade. Nesse processo, a metrópole se converteu em um modo de organização espacial que se expandiu com a aglomeração urbana e permitiu a expansão da divisão do trabalho que, com a expansão da indústria e do transporte mecanizado, introduziu o custo do transporte e impedimento efetivo da expansão de mercados e dificuldades para a classe dos trabalhadores.

Com efeito, as noções de economia política do espaço, de Lefebvre, e economia política da urbanização, de Singer, permitem deslocar a análise da economia para o espaço e o urbano na perspectiva da produção do espaço. Essa forma de produção define-se pela cadeia produtiva da construção civil no âmbito da produção habitacional e infraestrutura

(ruas, avenidas, rodovias, aeroportos, metrô, trem) e, conseqüentemente, pelas diversas formas de distribuição dos rendimentos, circulação de materiais, valores, trabalho assalariado e consumo da força de trabalho, de materiais e do local produzido. A produção por construtora e incorporadoras, ao lado da produção estatal em parceria com as empreiteiras, se destacam como formas de produção inseridas na lógica do mercado imobiliário e na mediação do tripé terra, capital e trabalho. Em busca da valorização imobiliária através da produção do espaço, as construtoras passaram a deter o poder de produção de boa parte das cidades e metrópoles na apropriação da renda urbana.

A renda nesse caso de produção está determinada pela diferença entre o preço de produção e o preço de mercado de imóveis que diferem em cada lugar. No entanto, depende da regulação estatal para se viabilizar mediante a construção de infraestrutura e vias de acesso. De acordo com Harvey (1982) o estado capitalista garante a distribuição desigual do espaço produzido, por meio da ação de agentes diversos que permitem visualizar uma economia urbana. Os agentes são representados pelo: 1) Estado; 2) proprietários de terras; 3) incorporador; 4) capital financeiro; 5) corretores de imóveis; 6) usuários ou compradores. Em tais condições, a produção do espaço para o transporte público e vias de coletivos fica limitada diante da apropriação da renda da terra e imobiliária por esses agentes diversos e diante do espaço produzido em outros ciclos de acumulação. Nesse sentido, a compreensão da problemática da mobilidade urbana vincula-se ao entendimento da regulação e inserção do Estado capitalista, cuja característica é a de garantir a reprodução do capital.

Atualmente, a mobilidade e a imobilidade nos deslocamentos metropolitanos no Brasil aparecem sob um conjunto de problemas ocasionados pela gradativa diminuição dos investimentos em infraestrutura de transporte ferroviário que, desde a década de 1970, tem sido verificado no sistema de transporte em todo o país retomado apenas recentemente por governos diante da necessidade de circulação em massa de trabalhadores na condição de força de trabalho. Nesse período, foram reduzidos investimentos nos modais ferroviário, hidroviário e marítimo, enquanto que houve um aumento expressivo em investimentos no modal rodoviário. Após anos de ausência de investimento e ampliação do transporte coletivo, a condição de mobilidade nas metrópoles brasileiras se apresenta como problema social e complexo de difícil resolução diante dos interesses antagônicos de agentes e classes sociais na apropriação da renda urbana. A mobilidade urbana é resultado da urbanização do modo de produção capitalista com implosão e explosão das cidades, que levou a metropolização e a formação de megalópoles por aglomerar boa parte da população.

Diante dessa complexidade em consequência da forte concentração industrial, comercial e de serviços, e do intenso processo de urbanização desigual entre as décadas de 1950 e 1980, houve um vertiginoso crescimento da população e de ocupações em áreas periféricas em diversas cidades e regiões metropolitanas, locais que desenvolveram sistemas de mobilidade aparentemente limitados e de alto custo na relação localização-deslocamento. As localizações são produzidas socialmente, e uma localização pode ser de “fácil” ou “difícil” acessibilidade e por isso não é possível pensá-la separadamente da dinâmica de deslocamento, ao passo que exige ser apreendida a partir da produção e reprodução do espaço urbano e, conseqüentemente, da relação entre produção habitacional e circulação da classe trabalhadora para se reproduzir cotidianamente através do trabalho. É comum uma pessoa morar em Diadema, trabalhar em São Bernardo e estudar em São Paulo, aspecto que exige entender a dinâmica da mobilidade a partir da estrutura urbana.

Dessa maneira, o problema da mobilidade urbana exige a compreensão de que a realização das necessidades sociais e econômicas de indivíduos, empresas, instituições e classes sociais requer seu deslocamento frequente no espaço urbano metropolitano induzida pela lógica do processo de acumulação do capital, que pode ser feito por diversos modais de transporte, como automóveis, ônibus, metrô, trem, entre outros. Diante disso, as pesquisas de mobilidade constataam que o meio de transporte que passou a predominar em regiões metropolitanas foi o automóvel, seguido por ônibus, metrô e trem. No entanto, a somatória das viagens de ônibus, metrô e trem, no caso da RMSP, ultrapassa as viagens de automóveis e motocicletas, o que demonstra a importância do transporte coletivo e público de massa na circulação residência-trabalho para maior parte da classe trabalhadora.

A Pesquisa de Mobilidade 2012 do Metrô de São Paulo evidenciou o principal motivo de deslocamento da população: por causa do trabalho, seguido por educação e compras. Todavia, o recente processo de reestruturação produtiva e de diversificação do trabalho desencadeou a intensificação de um tipo distinto de urbanização que, mediada pelo processo de *segregação socioespacial* enquanto processo de produção e separação das classes no espaço urbano. Essa noção contribui para compreender a dinâmica da luta de classes espacializada e influenciada por relações socioespaciais na luta por espaço e território, articulada a ampliação de expropriação através da *espoliação urbana*², que se refere a externalização dos custos de reprodução da força de trabalho tais como habitação, transporte, saúde, educação desigualmente distribuídas no espaço urbano.

² Lúcio Kowarick, *A espoliação urbana*, São Paulo, Paz e Terra, 1979.

Por isso, para analisar algumas dessas mudanças e a dinâmica de mobilidade urbana, apresentaremos alguns dados em tabelas e iniciaremos com o mapa abaixo para ilustrar a divisão da RMSP em sub-regiões enquanto critério da pesquisa de mobilidade de 2012:

Mapa 1 Região Metropolitana de São Paulo – Divisão Sub-regional



Fonte: Metrô-Pesquisa de Mobilidade 2012 e Emplasa.

No mapa acima a divisão das sub-regiões contribui para que pesquisadores possam fazer análises específicas em cada área, possibilitando mapear suas diferenças e perceber a espacialidade de suas contradições. Todavia, nos territórios da RMSP há um conjunto de relações socioespaciais que precisam ser analisadas em suas situações concretas e, para uma aproximação diante dos dados da Pesquisa de Mobilidade do Metrô, destacamos a distribuição dos empregos pelo principal motivo dos deslocamentos por essas sub-regiões:

Tabela 1 Empregos por Sub-Região RMSP 2007 e 2012

SUB-REGIÃO DE EMPREGO	EMPREGOS			
	2007		2012	
	(x 1.000)	%	(x 1.000)	%
Sudoeste	215	2,3	256	2,6
Oeste	724	8,0	833	8,5
Norte	135	1,5	149	1,5
Nordeste	540	6,0	600	6,1
Leste	462	5,1	464	4,7
Sudeste	1.060	11,7	1.139	11,6
Centro	5.930	65,4	6.372	65,0
TOTAL	9.066	100,0	9.813	100,0

Fonte: Metrô-Pesquisas OD 2007 e Mobilidade 2012.

Nessa tabela há uma comparação da distribuição dos empregos por sub-regiões entre os anos de 2007 e 2012. O que é possível aferir é que o centro da metrópole, representado pela cidade de São Paulo, ainda concentra a maioria dos empregos totalizando em 2012 cerca de 65% das oportunidades de trabalho e renda, seguida pelas sub-regiões sudeste com 11,6%, oeste com 8,5% e nordeste com 6,1%. Na sub-região sudeste localizam-se as cidades do ABCD Paulista: Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano e Diadema, que perderam indústrias nos últimos, mas concentram um décimo dos empregos na RMSP.

A população de Santo André em 2010 era de 676.407 habitantes, com a média mensal de 3 salários mínimos e população empregada de 242.095 em 2015 (34,1%), e cerca de 30,5% da população com rendimento per capita de até ½ salário mínimo em 2010³; a de São Bernardo do Campo era de 765.463 habitantes, com a média mensal de 4,3 salários mínimos e população ocupada de 307.986 pessoas (37,7%) em 2015 e cerca de 32,5% com rendimento per capita de até ½ salário mínimo; São Caetano do Sul estava com 149.263 habitantes, com a média mensal de 3,9 salários mínimos e população ocupada de 122.427 (77,5%) em 2015, com cerca de 26,6% de rendimento per capita de até ½ salário mínimo; e Diadema com 386.089 habitantes, com média mensal de 3,3 salários mínimos e população ocupada de 111.763 (27,1%) e de 34,6% com rendimento per capita de até ½ salário mínimo.

Todos esses municípios estão com estimativa de crescimento populacional para 2017, ao mostrar a importância de sub-regiões com concentração industrial, comercial e de serviço para sua população ou daquelas com proximidade na metrópole. Curioso é que somente São Caetano do Sul desponta com 77,5% da população empregada, enquanto Diadema apresenta 27,1%, mostrando desequilíbrios na distribuição do emprego nos territórios municipais. Outro destaque é que durante um longo período Santo André, São Caetano do Sul e São Bernardo do Campo foram o destino de muitos trabalhadores do extremo da zona leste da cidade de São Paulo, moradores dos distritos de Itaquera, José Bonifácio, São Miguel Paulista, Guaianases e Lajeado. Muitos dos trabalhadores dessas cidades tiveram que mudar para a zona leste de São Paulo nos anos 1970-80 fugindo de alugueis altos e em busca de terrenos baratos e programas habitacionais como os da COHAB. Esse foi o movimento pendular entre casa-trabalho que ligava a zona leste de São Paulo à sub-região do ABCD Paulista por meio do transporte intermunicipal de ônibus, mostrando a separação territorial entre o local de trabalho e o local de moradia.

³ Dados do Censo Cidades 2015 e do Censo de 2010 do IBGE.

Com a expansão de algumas linhas do Metrô ainda na década de 1980 e início de 1990 na cidade de São Paulo, mas com posterior estagnação até a década de 2000, e a renovação, reforma de estações e implantação de novos trens nas linhas da CPTM, as viagens de transporte sobre trilhos aumentaram, amenizando a saturação do transporte de ônibus e automóveis. No entanto, o problema da mobilidade urbana aumentou com a expansão urbana e crescimento da aglomeração na RMSP. A tabela 2 apresenta uma comparação importante para nossa análise:

Tabela 2
Viagens Diárias Motorizadas por Modo Principal RMSP 2007 e 2012

MODO PRINCIPAL	2007		2012	
	Viagens		Viagens	
	(x 1.000)	%	(x 1.000)	%
Metrô	2.223	8,8	3.219	10,8
Trem	815	3,2	1.141	3,8
Ônibus	9.034	35,9	9.383	31,6
Fretado	514	2,0	390	1,3
Escolar	1.327	5,3	2.011	6,8
Auto	10.381	41,2	12.351	41,5
Táxi	91	0,4	135	0,5
Moto	721	2,9	1.039	3,5
Outros	61	0,2	70	0,2
TOTAL	25.167	100,0	29.739	100,0

Fonte: Metrô-Pesquisas OD 2007 e Mobilidade 2012.

A tabela acima faz uma comparação entre o número de viagens diárias motorizadas por modo principal entre os anos de 2007 e 2012. É perceptível o aumento no número de viagens, o que coincide também com a ampliação e inauguração de novas estações e de uma das linhas do Metrô (Linha 4 Amarela), que é operada e gerida por uma Parceria Público-Privada com a empresa CCR⁴. Após a inauguração dessa linha em 2011, foi ampliada a demanda de uso do Metrô e de baldeações com diversas outras linhas dessa companhia, inclusive com três linhas da CPTM. Vemos que no transporte sobre trilhos, o Metrô ainda é a opção mais utilizada. Contudo, o transporte coletivo mais utilizado pela população na RMSP ainda é o ônibus com 9.383 milhões de viagens diárias em 2012. O transporte individual privado por auto, isoladamente, aparece como o mais utilizado, o que implica considerar a necessidade de inversão de prioridades das políticas públicas do transporte rodoviário para o transporte ferroviário e metroviário no sentido de ampliar a mobilidade dessas classes, em particular da classe trabalhadora.

⁴ A CCR, antiga Companhia de Concessões Rodoviárias, é uma empresa de capital aberto de concessão de infraestrutura, transportes e serviços com forte atuação no mercado acionário brasileiro. A empresa foi criada em 1999 após a unificação de ações detidas por grandes construtoras como o Grupo Andrade Gutierrez, Grupo Camargo Corrêa e Grupo Soares Penido.

Não por acaso que o crescimento de viagens diárias por cada modal tem mostrado uma distinção significativa entre modo coletivo e modo individual. Nos dados apresentados pela pesquisa, o modo tem caído proporcionalmente em relação ao modo coletivo, o que mostra uma inversão no uso pela população entre esses modos. No entanto, essa mudança ocorre em ritmo lento e não atende a urgente demanda e necessidade de circulação dos trabalhadores.

Em relação a RMSP como um todo, a tabela abaixo mostra a diferença de viagens diárias para cada sub-região:

Tabela 3
Viagens Diárias por Modo Principal e Sub-região RMSP – 2012

(em milhares)

SUB-REGIÃO DE ORIGEM	VIAGENS POR MODO PRINCIPAL											Total
	Metrô	Trem	Ônibus	Fretado	Escolar	Auto	Táxi	Moto	Bicicleta	A Pé	Outros	
Sudoeste	44	9	295	14	76	308	5	26	10	504	7	1.298
Oeste	74	186	942	72	216	1.034	-	107	29	1.155	7	3.822
Norte	35	74	144	24	31	208	-	23	-	303	1	843
Nordeste	70	9	650	28	108	667	-	63	24	921	6	2.546
Leste	73	112	468	25	59	641	4	53	35	1.105	9	2.584
Sudeste	116	189	1.174	127	350	2.165	17	172	13	1.737	9	6.069
Centro	2.807	562	5.710	100	1.171	7.328	109	595	157	7.983	31	26.553
TOTAL	3.219	1.141	9.383	390	2.011	12.351	135	1.039	268	13.708	70	43.715

Fonte: Metrô-Pesquisa de Mobilidade 2012.

O transporte sobre trilhos apresentou um total de 4,3 milhões de viagens diárias (3,2 milhões do Metrô e 1,1 milhão da CPTM). A malha ferroviária e metroviária é pequena para uma população de aproximadamente 20,2 milhões de habitantes, e suas linhas reproduzem a lógica espacial centro-periferia da capital para a RMSP. O Metrô atende apenas o território da capital paulista, enquanto que a CPTM atende 19 municípios da RMSP. As sub-regiões mais industrializadas (Centro, Sudeste e Oeste) o uso do trem é maior do que em outras sub-regiões, bastante utilizado na capital paulista também. No caso do Metrô, a população da sub-região Sudeste é a que mais utiliza em comparação com outras sub-regiões (exceto centro). Isso mostra uma defasagem de política urbana em relação ao Metrô e CPTM.

As viagens diárias de ônibus superam em conjunto as de trem e metrô, ao expressar o domínio do transporte rodoviário junto com o de automóveis. A somatória das viagens diárias de ônibus e auto totalizam 21,7 milhões.

A comparação por renda na RMSP por modo principal apresenta uma variação significativa entre os modais de transporte e as faixas de renda, e mostra a estratificação por renda no uso desses modais. Cabe destacar que as pesquisas do Metrô e da CPTM diferem na categorização das faixas de renda e, por esse motivo, apresentaremos ambas para comparação. Vamos nos ater apenas aos dados e o que eles indicam:

Tabela 4
Viagens Diárias por Modo Principal e Renda Familiar Mensal RMSP – 2012

MODO PRINCIPAL	VIAGENS POR RENDA FAMILIAR (*)					Total
	até 1.244	1.244 a 2.488	2.488 a 4.976	4.976 a 9.330	mais de 9.330	
Metrô	308	1.009	1.162	588	152	3.219
Trem	153	437	402	123	26	1.141
Ônibus	1.598	3.438	3.070	786	142	9.034
Fretado	65	144	223	69	13	514
Escolar	208	443	460	163	53	1.327
Auto	596	1.717	3.700	2.827	1.541	10.381
Táxi	7	19	20	23	22	91
Moto	79	264	258	105	15	721
Bicicleta	75	138	68	21	2	304
A Pé	3.047	4.925	3.481	899	271	12.623
Outros	6	19	25	10	1	61
TOTAL	6.061	12.111	12.387	5.342	2.193	38.094

Fonte: Metrô-Pesquisa de Mobilidade 2012.

(*) Em Reais de outubro de 2012.

O salário mínimo de 2012 era de R\$ 622,00, o que permite interpretar essa tabela por cada faixa de renda estimada em 2 salários mínimos. A primeira faixa somada a segunda (até 4 salários mínimos) totalizam 18,1 milhões de viagens diárias e cerca de 47,0% do total geral de viagens. A faixa de até R\$ 1.244,00 aparecem trabalhadores que utilizam majoritariamente ônibus, no caso de transporte motorizado, e a pé, no caso de não-motorizado, o que podemos considerar de baixíssima renda. Curiosamente auto supera em conjunto metrô e trem na segunda faixa de renda de até 4 salários mínimos (de R\$ 1.244,00 até R\$ 2.488,00) que podemos considerar de baixa renda. Na CPTM há uma distinção com dados da própria companhia. Abaixo uma tabela de renda mensal dos usuários:

Tabela 5
Renda Mensal de Usuários da CPTM – 2012

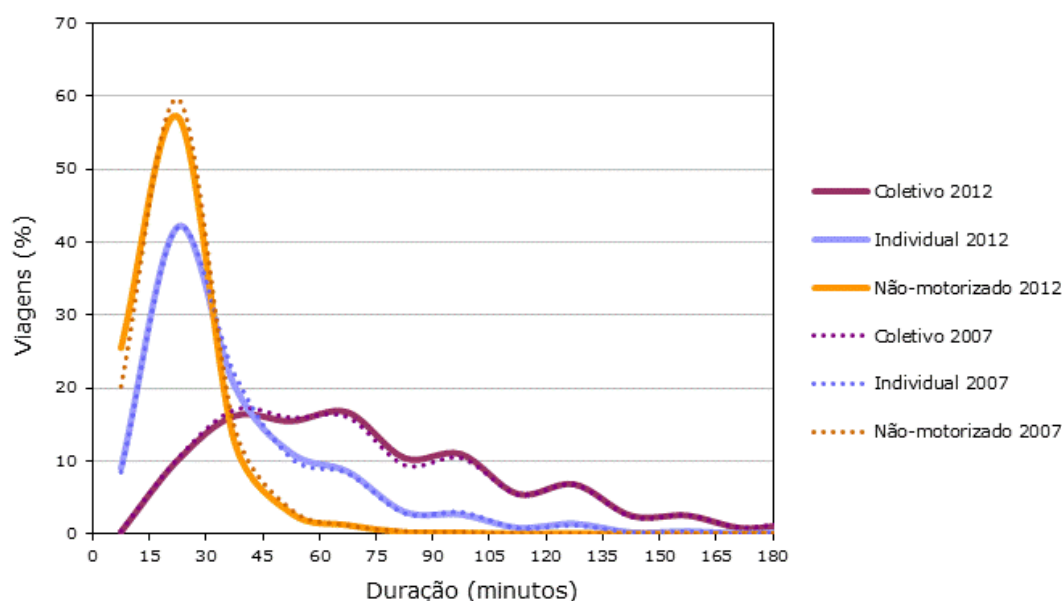
Faixa de Renda	Ocorrência	Percentual
Até R\$ 510,00	287	3,13%
Entre R\$ 511,00 e R\$ 765,00	912	9,95%
Entre R\$ 766,00 e R\$ 1.020,00	2008	21,90%
Entre R\$ 1.021,00 e R\$ 1.530,00	2017	22,00%
Entre R\$ 1.531,00 e R\$ 2.040,00	1026	11,19%
Entre R\$ 2.041,00 e R\$ 2.550,00	467	5,09%
Entre R\$ 2.551,00 e R\$ 3.060,00	244	2,66%
Entre R\$ 3.061,00 e R\$ 3.570,00	125	1,36%
Entre R\$ 3.571,00 e R\$ 5.100,00	130	1,42%
Entre R\$ 5.101,00 e R\$ 7.650,00	70	0,76%
Acima de R\$ 7.651,00	29	0,32%
Não declarou	1855	20,23%
Total	9170	100,0%

Fonte: CPTM-Pesquisa Geral de Hábitos dos Usuários 2012.

Somadas as quatro primeiras faixas de renda totalizam um percentual de 56,98% de trabalhadores que recebem renda até R\$ 1.530,00, sendo que a renda média de usuários da CPTM é de R\$ 1.407,59, inferior a renda média do paulistano que é cerca de R\$ 1.813,10 apurada pela PNAD de 2012. Isso mostra que a maioria dos trabalhadores que utiliza o trem está nas faixas de baixíssima e baixa renda, o que confirma parcialmente a hipótese da relação direta entre trabalho precarizado, localização no espaço urbano e deslocamento precário na relação casa-trabalho na RMSP. Essa hipótese será verificada amplamente com a investigação em curso da pesquisa das categorias de trabalhadores precarizados ou em vias de precarização através de entrevistas em grupos focais sobre deslocamentos a partir de suas localizações e experiências vividas no transporte coletivo para o trabalho.

O tempo de deslocamento relacionado ao crescimento no número de viagens por modo também permite confirmar a hipótese acima de que trabalhadores precarizados e com baixos salários são os que dispõem de mais tempo para se deslocar na metrópole.

Figura 1
Distribuição das Viagens Diárias Segundo Modo e Duração RMSP – 2012 e 2007



Fonte: Metrô-Pesquisas OD 2007 e Mobilidade 2012.

O gráfico acima mostra o aumento das viagens não-motorizadas (a pé) e o tempo médio de 30 minutos, seguida pelo modo individual (carro) com tempo médio de 31 minutos. O modo coletivo mostra variações no tempo de deslocamento, com destaque para os intervalos entre 60 e 75 minutos no tempo de viagem. Portanto, os trabalhadores de baixa renda que utilizam o modo coletivo motorizado (metrô, trem e ônibus) são os que passam mais tempo se deslocando da casa para o trabalho na RMSP.

Considerações finais do artigo e preliminares da pesquisa

Investigar as causas da crise de mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras e a necessidade de longos deslocamentos de grande parte da classe trabalhadora é passo importante na *suprassunção* dessa problemática, sendo uma das exigências a superação das ciências parcelares na explicação do fenômeno urbano para a proposição de políticas para além dos limites estreitos da economia política da urbanização e reprodução do capital. Não obstante, como analisaram Marx (2013) e Lefebvre (2016), o conhecimento científico da sociedade coincide com a crítica dessa sociedade, o que exige da teoria social novas abordagens, categorias e métodos de apreensão dessa realidade.

O problema da mobilidade urbana implica na compreensão de suas determinações sociais, políticas e econômicas, cuja origem estaria na capacidade de movimentar os produtos que definiria a mobilidade do capital sob a forma mercadoria, o que depende das relações de transporte modificadas pelos atributos das mercadorias – peso, tamanho, tempo de entrega, o que mostra que produção e circulação estariam indissociáveis. Essa condição já havia sido percebida por Marx (2011) que afirmou que “a condição espacial, o levar o produto ao mercado, faz parte do próprio processo de produção”. Então, o transporte precisa ser visto enquanto produção de deslocamento em relação à produção-circulação para entendimento da sociedade. Essa noção permite problematizar a lógica de organização do setor de transporte que vende a “mudança de localização” como seu produto, dimensão essencial para a compreensão das mobilidades do capital e da força de trabalho, o que influencia diretamente a luta entre as classes no espaço urbano e em seus deslocamentos. Em síntese, o tempo de deslocamento faz parte do tempo de trabalho socialmente necessário na metrópole e, portanto, da dinâmica da luta de classes no espaço produzido.

Por isso, a mobilidade do capital parece ser a chave para entender a mobilidade da força de trabalho em meio à “mudança de localização”, o que exige investigar o desenvolvimento do setor de transportes, momento posterior dessa pesquisa. Nessa problemática, a mobilidade da força de trabalho estaria vinculada à mobilidade da mercadoria em geral, que depende de investimentos nos fluxos de capitais em setores presentes nas metrópoles e cuja finalidade tem sido a de lucratividade. Isso explicaria porque o Governo do Estado de São Paulo, na gestão do PSDB, priorizou a construção do rodoanel para circulação de mercadorias físicas e protelou, além de adiar, a construção do monotrilho da Linha 15 (Prata) do Metrô que beneficiaria a classe trabalhadora na zona leste da cidade de São Paulo, decisão política que dificulta o deslocamento de trabalhadores pelo fato de

que o principal motivo de deslocamento ser o trabalho, o que exige a reflexão sobre a centralidade do trabalho na sociedade e de como os trabalhadores são reduzidos à mera força de trabalho, inclusive nessa circulação às vezes precária e cara.

Para finalizar o artigo numa análise preliminar da pesquisa, os estudos sobre mobilidade urbana precisam analisar a tendência de como o capital consegue realizar a integração espacial para sua reprodução. Nesse sentido, a ampliação na produção do valor a partir do setor de transporte torna-se central, pois compreendê-la permite visualizar a organização do setor, a exploração da força de trabalho e as relações de classes que articuladas à mobilidade social nas ocupações, aspectos não discutidos por engenheiros de tráfego e planejadores, o que implica em continuar a reproduzir as desigualdades espaciais e ampliar os problemas e a vida nas metrópoles diante da necessidade insólita de circulação de seus habitantes e de mercadorias para a reprodução do capital.

Referências Bibliográficas

- AMORIM, Henrique. *Teoria Social e reducionismo analítico: para uma crítica ao debate sobre a centralidade do trabalho*. Caxias do Sul, RS: Educ. 2006.
- BRAGA, Ruy. *A política do precariado: Do populismo à hegemonia lulista*. São Paulo: Boitempo, 2012.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A reprodução do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 2008.
- CIDADES REBELDES, *Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2013.
- D'ANDREA, Tiarajú Pablo. *Nas tramas da segregação: O real panorama da polis*. São Paulo: FFLCH USP, Dissertação de mestrado, 2008.
- FERRARI, Terezinha. *Fabrilização da cidade e ideologia da circulação*. São Paulo: Terceira Margem, 2005.
- FIX, Mariana. *São Paulo cidade global: Fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo, 2007.
- _____. *Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil*. São Paulo: IE UNICAMP, Tese de doutorado, 2012.
- HARVEY, David. "O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído". In. *Revista Espaço e Debates*, n 6, jun/set, 1982, p. 6-35.
- _____. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2ª Ed., 2006.
- _____. *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.
- _____. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- IPEA. "Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas". In: *A mobilidade urbana no Brasil*. Doc nº 94, 2011.
- KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 1979.

- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- _____. *La production de l'espace*. 4^e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000.
- _____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro Editora, 2009.
- _____. *Espaço e política: o direito à cidade II*. Belo Horizonte: UFMG, 2016.
- MARQUES, Eduardo (ed.). *A metrópole de São Paulo no século XXI: espaços, heterogeneidades e desigualdades na metrópole*. São Paulo: Ed.Unesp/CEM, 2015.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013.
- _____. *O capital: crítica da economia política*. Livro II. São Paulo: Boitempo, 2014.
- MOISES, José Alvaro. *Contradições urbanas e movimentos sociais*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2^a ed., 1978.
- OLIVEIRA, Francisco. *Crítica à razão dualista: o ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003.
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Edusp, 2002.
- SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 2^a ed., 1975.
- VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.