

Breves notas sobre a produção de espaço urbano de São Paulo e os movimentos de luta por transporte

GUSTAVO MELLO*

Resumo: Neste artigo, procuramos considerar alguns aspectos da influência da indústria de transporte, e particularmente da automobilística, na produção social do espaço urbano de São Paulo, tendo como ponto de partida a elaboração do Plano de Avenidas (1930) de Prestes Maia. Tais considerações objetivam delinear de modo bastante sumário e indicativo uma lógica subjacente ao crescimento paulistano, a qual possui nexos com a emergência de movimentos sociais e de processos organizativos em torno da pauta do transporte público, dimensão candente da chamada “questão urbana” brasileira. Com um escopo histórico mais reduzido, é a essa análise que dedicaremos a segunda parte do texto, salientando as particularidades de lutas por melhorias da mobilidade urbana que recentemente foram travadas, sob princípios e parâmetros pretensamente antagônicos em relação às formas tradicionais de organização de esquerda.

Palavras-chave: produção social do espaço urbano; questão urbana; mobilidade urbana; lutas sociais.

Abstract: In this paper, we consider some aspects of the influence of the transportation industry, and particularly of the automotive industry, in the social production of urban space of São Paulo, taking as its starting point the development of the Avenues Plan (1930) of Prestes Maia. Such considerations are intended to outline in a concise and indicative manner a logic underlying the growth of the city, which has nexus with the emergence of social movements and organizational processes around the public transport theme, relevant dimension of the Brazilian "urban issue". With a smaller historical scope, is to that analysis that we will dedicate the second part of the text, highlighting the particularities of the struggles for improvement of urban mobility that recently have been fought, under supposedly antagonistic principles and parameters compared to traditional forms of left-wing organization.

Key words: social production of urban space; urban issue; urban mobility; social struggles.



* **GUSTAVO MELLO** é Doutor em Sociologia (USP); Pós-doutorando em Sociologia (UNICAMP).



Introdução

Nos últimos anos, nos grandes centros urbanos brasileiros, pode-se observar o agravamento da “questão urbana”, que inclui formas espoliatórias de produção e circulação de capital em formas reais e fictícias, o déficit habitacional, a segregação socioespacial, a carência de equipamentos e políticas públicas sociais de qualidade, o pauperismo, a precarização do sistema de transporte, dentre vários outros fatores¹. O crescente “caos” urbano tem sido contestado pela emergência de movimentos e de lutas sociais, algumas das quais adquiriram grandes proporções, visibilidade e repercussão, como as chamadas “jornadas de junho de 2013” pela redução das tarifas do transporte público, e as ondas de ocupação de terras e de prédios abandonados que lhes sucedeu. Alhures discutimos o papel desempenhado pelo capital imobiliário na produção do

espaço urbano paulistano, a “questão habitacional” contemporânea, e a atuação recente dos movimentos sociais de luta por moradia na cidade de São Paulo. Agora, almejamos indicar, ainda que sumariamente, outros determinantes do processo de constituição dessa metrópole, relativos ao tema da mobilidade urbana, ora em voga, e à indústria de transportes, sobretudo à automobilística, bem como os nexos que existem entre essa problemática e a recente emergência de movimentos sociais de luta por melhorias e pela desmercantilização do sistema público de transporte.

1. O sentido da urbanização

Grosso modo, a cidade de São Paulo supera seu caráter provinciano no final do século XIX, na esteira do chamado “ciclo do café”. A essa altura já havia se consolidado, para os padrões brasileiros, como importante polo industrial, financeiro, cultural, e político, reunindo condições que conduzirão a um crescimento urbano explosivo no século seguinte, tornando-se uma das maiores e mais populosas cidades do mundo

¹ Cf. ARANTES, 2001; CANO, 2011; CASTELLS, 2000; DAVIS, 2006; HARVEY, 1989; KOWARICK, 1979; LÉFEBVRE, 2008; LOJKINE, 1981; MARICATO, 2011.

(BONDUKI, 1992). A pujança econômica e o *boom* demográfico da virada do século não tardaram a despertar o interesse de grandes grupos empresariais, que adquiriram grandes extensões de terras a preços vis, e investiram para torná-las atrativas a uma próspera burguesia, o que frequentemente incluiu a expulsão violenta da população trabalhadora que ali havia se assentado. Um caso emblemático foi o da companhia City, que converteu uma enorme área alagadiça na região mais valorizada de São Paulo, em meio a obras de retificação e canalização de rios e córregos. Como relata Fix (2010),

a City tornou-se proprietária de um terço da mancha urbana da cidade, em 1911, por meio da emissão de debêntures no mercado londrino, adquiridas por investidores ingleses, franceses, belgas e russos, todos com ‘experiência em negócios coloniais’ [...]. Os diretores da City eram diretamente vinculados ao capital financeiro, às concessionárias estrangeiras de serviços públicos que atuavam no Brasil – como a Light & Power – e ao próprio Estado brasileiro (p.68).

Para o grosso da população, já então sistematicamente expulsa das áreas “nobres”, no mais das vezes restava se apinhar nos cortiços insalubres que se multiplicavam, posto que, além dos despejos e das isenções fiscais aos rentistas proprietários de cortiços, não havia políticas estatais na área da habitação, e tampouco mecanismos abrangentes de financiamento imobiliário. A única alternativa era a ocupação de áreas afastadas das regiões centrais e sem infraestrutura, de modo espontâneo ou por meio de loteamentos irregulares. No entanto, essa só viria a se tornar a “solução” habitacional dominante para os trabalhadores após a

outorga da Lei do Inquilinato (1942), que determinou o congelamento dos aluguéis, e redundou numa onda de despejos sem precedentes e no “colapso da produção rentista da habitação popular” (BONDUKI, 1992, p.721).

Essa intrincada dinâmica social foi catalisada pelo desenvolvimento do “planejamento urbano” e de uma série de ações estatais e empresariais no sentido de induzir a construção do espaço urbano, com um fundamental viés mercantil e espoliador². Um marco desse processo foi a construção do Plano de Avenidas de 1930, de autoria do engenheiro Prestes Maia, que viria a ser nomeado Prefeito de São Paulo em 1938. Tratava-se de um complexo viário radial-concêntrico, que pressupunha a construção de ruas e avenidas por cima dos rios e córregos canalizados. O modelo foi inspirado em cidades como Paris e Moscou, porém, nesses casos foram previamente estruturados sistemas fluviais e ferroviários, com base nos quais se criou o sistema viário.

² Que não é inédito, e tampouco exclusividade brasileira: “A conexão interna entre o tormento da fome das camadas mais laboriosas de trabalhadores e o consumo esbanjador, grosseiro ou refinado, dos ricos, baseado na acumulação capitalista, só se desvela com o conhecimento das leis econômicas. É diferente a situação habitacional. Qualquer observador isento percebe que, quanto mais maciça a centralização dos meios de produção, tanto maior a consequente aglomeração de trabalhadores no mesmo espaço; que, portanto, quanto mais rápida a acumulação capitalista, tanto mais miserável a situação habitacional dos trabalhadores. As ‘melhorias’ (*improvements*) das cidades, que acompanham o progresso da riqueza [...] expulsam evidentemente os pobres para refúgios cada vez piores e mais densamente preenchidos. Por outro lado, todos sabem que o preço alto das moradias está na razão inversa de sua qualidade e que as minas da miséria são exploradas por especuladores imobiliários com mais lucros e menos custos do que jamais o foram as minas de Potosí” (MARX, 1991, p.812).

Aqui, ao contrário, o transporte dominante na cidade de São Paulo, constituído por trens e bondes, foi sistematicamente sucateado, criando-se assim uma dependência absoluta em relação à indústria automobilística (cf. SCARLATO, 1981)³. Não por coincidência, o Plano foi fortemente apoiado pelo presidente Washington Luiz, um dos fundadores do *Automóvel Club* no Brasil.

Um projeto como o de Prestes Maia prenunciava e catalisava uma rápida expansão horizontal da cidade, que se coadunava com a reiterada expulsão da população pobre das regiões de interesse do capital imobiliário e da referida consolidação de bairros periféricos por meio de loteamentos irregulares, ocupações de terra e da autoconstrução⁴. Por outro lado, propiciava a ampliação do centro, bem como a formação de novos bairros destinados a abrigar as elites e as classes médias, sequiosas por circular e

por mimetizar os padrões de consumo vigentes nos países capitalistas centrais.

Seguindo a tendência à reprodução de modelos em voga nas grandes metrópoles mundiais, em 1949 a Prefeitura de São Paulo contrata Robert Moses para elaborar o “Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo”. Moses, considerado o “Hausmann de Nova Iorque”, trabalhou mais de quatro décadas para os governos municipal e estadual dessa cidade, notabilizando-se pela radicalidade de suas intervenções urbanísticas, que incluíam amplas destruições do ambiente construído e despejos em massa. Dando continuidade à proposta de Prestes Maia, entre outras coisas, o referido programa previa a criação de vias expressas radiais e um anel viário ligando as Marginais Tietê e Pinheiros às rodovias Anchieta, Anhanguera e Dutra (cf. ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011), cuja efetivação contribuiu para a conurbação com municípios limítrofes, e para a consolidação de São Paulo como metrópole.

Com o passar dos anos, o aumento da malha urbana e a multiplicação dos automóveis em circulação em São Paulo fez com que o principal meio de deslocamento das massas trabalhadoras, o sistema de ônibus, paulatinamente se deteriorasse e encarecesse. O expressivo aumento do fluxo de veículos e os congestionamentos também tendiam a diminuir as vantagens gozadas pela classe média, com seus carros particulares, que *vis a vis* aos ônibus, constituíam até então um meio de transporte mais rápido e flexível. A resposta à crescente ineficiência do sistema de transporte foi a realização de novas rodadas de investimento no sistema viário, e a criação de uma rede de metrô (que até hoje não ultrapassou

³ “Pouco viável no seu uso, em vista do estado deplorável da maior parte das ruas suburbanas e estradas, num contexto em que o transporte era maciçamente baseado nos trens, bondes, carroças, charretes, cavalos e mulas, ele [o automóvel - GM] sempre foi encarado como um ‘brinquedo de ricos’. Depois da Guerra e com sua incorporação ao serviço de táxis urbanos, os automóveis vão ter o seu *boom* ao longo da década de 20, bloqueando com seu volume os estreitos espaços de circulação da área central e transformando a cidade num autêntico inferno” (SEVCENKO, 1992, p.74).

⁴ Por meio de um conluio entre gestores estatais, legisladores, juizes, grileiros, e o empresariado do transporte, era comum a implantação de uma linha de transporte em uma área erma, apartada da malha urbana, em que se instituía um loteamento irregular, sendo disponibilizadas terras a preços baixos. Com a chegada de novos moradores e as paulatinas melhorias de infraestrutura, desencadeava-se uma forte valorização das terras contíguas e sobretudo daquelas mais próximas ao perímetro urbano já consolidado, garantindo assim ganhos extraordinários aos especuladores fundiários.

um terço da extensão da antiga rede de bondes). Nesse sentido, ainda em meados da década de 1950, Prestes Maia é novamente convocado a elaborar um “Anteprojeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano”, por meio do qual defendeu a continuidade do “plano” de 1930, com a implementação de um segundo anel perimetral (cf. ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011). Desde então, e a despeito de uma maior abrangência e complexidade, sucederam outras políticas semelhantes, como o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (1971). Não deve causar espanto, por conseguinte, o fato de a Prefeitura Municipal de São Paulo apresentar já na década de 2010 um plano que seguia os parâmetros gerais do Plano Prestes Maia e do Programa de Moses (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011). Vê-se que a cidade continua a se expandir sob auspícios da indústria automobilística, em profunda articulação com os interesses do capital imobiliário. Consideremos, então, alguns fatores que explicam essa proeminência do automóvel.

2. A cidade dos automóveis

É ocioso argumentar sobre a importância dos sistemas de transportes nos espaços urbanos. De modo polêmico, afirma Villaça (2001) que “os transportes sempre foram, em qualquer modo de produção, os maiores modeladores do espaço, tanto intra-urbano como regional” (p.136). Fora de controvérsia está o fato de que nas formações sociais capitalistas a circulação dos indivíduos é decisiva, seja na condição mais abstrata de “*zoon politikon*”, ou na de força de trabalho e de consumidores. Ademais, não se pode negar a relevância da cidade como lócus de produção, circulação e realização de capital (HARVEY, 2006), e tampouco

desconsiderar o lugar estratégico que ela ocupa no interior da tendência crescentemente rentista que a dinâmica global da acumulação de capital têm assumido nas últimas décadas (PAULANI, 2015; MELLO, 2015), que se revela violentamente em episódios como o da mais recente crise econômica mundial, que teve como estopim o estouro da “bolha imobiliária”. Afinal, se a produção capitalista do espaço sempre articulou distintas formas de rendimento - sendo a extração de renda da terra tributária de sua localização, do ambiente construído (nela e em seus arredores, com destaque para os meios de transporte e de comunicação que lhe atende), bem como de outros fatores que lhe singularizam e lhe garantem “exclusividade” -, é fato que tal produção se vê cada vez mais mediada pelo movimento do capital portador de juros e do capital fictício (HARVEY, 2006).

Grosso modo, nos grandes centros urbanos, à época da invenção do automóvel, os principais meios de transporte eram as charretes, as carruagens e os bondes movidos à tração animal, e para longas distâncias, os trens e navios. A invenção da locomotiva a vapor, no início do século XIX, marcou época na história do capitalismo, e em meados daquele século já haviam milhares de quilômetros de ferrovias espalhadas pelo mundo. Um empreendimento dessa magnitude - que reduziu significativamente o tempo de rotação do capital, ensejou a abertura de novos mercados, e foi berço de expressivas inovações técnicas e organizacionais que marcaram o advento da grande indústria (MARX, 1996, cap. XIII) e da “grande empresa multidivisional” (CHANDLER, 1977) -, exigiu uma concentração de capitais sem precedentes, e por conseguinte

catapultou o sistema de crédito e os mercados financeiros⁵. À essa altura, segundo Chandler (1977), junto com a integração e a centralização do sistema de crédito e dos mercados de capitais norte-americanos, “todos os atuais instrumentos de finança foram aperfeiçoados, assim como quase todas as técnicas modernas de comércio de títulos e de especulação” (p.92). Da mesma forma, entre 1850 e 1860 “os administradores das ferrovias norte-americanas inventaram quase todas as técnicas básicas da moderna contabilidade” (CHANDLER, 1977, p.109).

A despeito de seu caráter revolucionário, a construção das ferrovias era bastante dispendiosa, os retornos monetários eram demorados, e por vezes nem cobriam os seus custos de produção – daí o acirramento da sanha especulativa –, e esse meio de transporte se notabilizava por uma relativa fixidez. Se a construção de ruas, avenidas e rodovias também é custosa, e sempre dependeu de fartos subsídios estatais, além da maior liberdade de deslocamento, no caso dos automóveis, não se vende apenas o serviço, mas também o meio de transporte, o que garante ao setor maior dinamismo econômico. No entanto, ainda faltam elementos para se compreender como o transporte por veículos automotores se afirmou de modo tão avassalador tanto em curtas quanto em longas distâncias, sobretudo no que tange ao

deslocamento de pessoas, bem como de mercadorias de alto valor⁶.

De modo ainda mais profundo, abrangente e longo do que logrou a indústria ferroviária, a automobilística se tornou peça basilar das formações sociais capitalistas. Foi em seu interior que se articulou de modo inédito e seminal todo um conjunto de inovações técnicas, tecnológicas e organizacionais gestadas ao longo da segunda metade do século XIX, como o emprego da esteira rolante nas linhas de montagem (LANDES, 1994, p.37); e dos princípios, métodos e estruturas organizacionais do *taylorismo* ou da “administração científica” (CHANDLER, 1977, p.272-83; BRAVERMAN, 1980, p.85)⁷, sob a égide da produção e distribuição em massa, e se valendo de um sistema de crédito e de um sistema financeiro consideravelmente desenvolvidos. Foi nessa seara que emergiu “um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle

⁵ Diga-se de passagem, dando azo a fraudes e a processos especulativos de inauditas magnitude e extensão, reforçado pelo fato de que frequentemente se investia em empreendimentos que seriam realizados no outro lado do mundo, e mesmo em lugares até então quase inacessíveis, de tal forma que os proprietários do capital monetário não tinham qualquer contato direto com o “capitalista funcionante” (cf. MARX, 1984, p.109 e p.234; 1986, p.20).

⁶ De fato, a difusão dos automóveis e a criação de sistemas de transporte coletivo por meio de ônibus com motores de combustão interna (inventado em 1878) conduziram à célere derrocada das redes de bondes nas primeiras décadas do século XX, bem como da circulação de charretes e carruagens.

⁷ Em síntese, trata-se de “um conjunto de mecanismos, procedimentos e inovações que marcam época na história capitalista da divisão manufatureira do trabalho –, a qual, mediante a introdução de uma nova estrutura hierárquica na fábrica, a máxima divisão parcelar do trabalho e a ‘análise minuciosa’ e cronometrada de cada movimento dos operários visando à otimização da produção, contribuiu para a difusão da racionalidade abstrata do capital, do império absoluto do lucro e dos rendimentos monetários, para a simplificação dos trabalhos, para a subordinação e o esvaziamento dos conteúdos concretos da produção ao processo de valorização, para a deformação e brutalização dos trabalhadores parciais, e para a generalização do tempo abstrato do relógio” (MELLO, 2008, p.137).

e gerência do trabalho, uma nova estética e uma nova psicologia, em suma, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista” (HARVEY, 1992, p.121), que um profundo observador como Gramsci (2001) designaria, não por coincidência, por *fordismo*. Em 1934, esse autor constatara que “na América, a racionalização determinou a necessidade de elaborar um novo tipo humano, adequado ao novo tipo de trabalho e de processo produtivo” (GRAMSCI, 2001, p.248), e que “... os novos métodos de trabalho são indissociáveis de um determinado modo de viver, de pensar e de sentir a vida; não é possível obter êxito num campo sem obter resultados tangíveis no outro” (GRAMSCI, 2001, p.266).

Noutras palavras, os novos processos produtivos pressupunham e impunham o desenvolvimento de uma nova disciplina fabril, que se espraiava para outras dimensões da vida social⁸. Nesse sentido, ganham importância a produção e a generalização de certos comportamentos, hábitos e instituições que visavam a conformação dos trabalhadores às exigências impostas pelos aparatos produtivos, e pela reprodução do capital em sentido amplo. Desse modo, a necessidade de promover o consumo de massas e as exigências psíquicas e físicas do trabalho da linha de montagem explicam o engajamento dos capitalistas e do Estado no esforço de induzir os trabalhadores a gastar seu salário de maneira a repor e mesmo incrementar sua força de trabalho; daí o combate ao alcoolismo, por exemplo. Ademais, tornou-se importante cultivar hábitos sexuais que não prejudicassem a capacidade de trabalho e garantissem

sua reprodução geracional adequada; eis porque se cultivou entre eles a forma familiar burguesa e a monogamia (cf. GRAMSCI, 2001, p.252 e p.267)⁹.

Tendo por referência essa análise gramsciana, Aglietta (2001) irá associar a difusão de uma “lógica que opera sobre a totalidade do tempo e do espaço ocupados ou atravessados pelos indivíduos na vida diária” (p.71) aos processos de extração de mais-valia relativa, ou ao “regime de acumulação intensiva”, que demandaria uma estrita normatização do consumo dos trabalhadores. Esse consumo teria algumas características distintivas: seria marcadamente individualizante; exigiria o desenvolvimento de amplos sistemas de crédito, bem como a imposição de controle e de uma disciplina ferrenha sobre seu uso; teria como lugar privilegiado a moradia dos trabalhadores; requisitaria o desenvolvimento da obsolescência programada dos produtos, e do estabelecimento de complementaridades entre eles; e imporia um tipo estética que

“recobre, com uma relação imaginária, a relação real dos indivíduos com os objetos. Não se limita a criar um espaço de objetos da vida cotidiana que sejam os suportes de um universo de mercadorias capitalistas; proporciona uma imagem desse espaço mediante as técnicas publicitárias. Esta imagem se nos apresenta como uma objetivação de *status* de consumo que os indivíduos percebem diante de si. O processo de reconhecimento social é exteriorizado e fetichizado” (AGLIETTA, 2001, p.160).

⁸ Nesse sentido, cabe remeter à crítica do cotidiano em LEFEBVRE, 1991.

⁹ Nesse sentido, cabe recordar a iniciativa de Henry Ford de mandar sistematicamente assistentes sociais às casas de seus empregados, assim como a de instituir a famigerada hora-salário de cinco dólares, somente acessível aos “operários-padrão”.

Também aqui as empresas automobilísticas seriam pioneiras; já nos primeiros anos do século XX essa indústria superaria a marca de um milhão de dólares gastos em *marketing*, em valores da época, e isso apenas nos Estados Unidos. Em um contexto bastante opressivo e reificante, além de um símbolo de liberdade, os automóveis individuais logo se tornariam meios de hierarquização social e de aquisição e ostentação de poder e de *status*. E mesmo com a difusão de seu consumo, essas clivagens passam a se dar não só entre possuidores e não possuidores de carros, mas também entre os que desfilam veículos de maior ou menor preço.

Apesar do fiasco da quixotesca tentativa de Ford de aplicar uma política anticíclica em meio à depressão econômica, longe de colapsar, o fordismo se difundiu pelos países capitalistas centrais, tendo sido determinante para o *boom* econômico do pós-guerra, e para as altas taxas de crescimento econômico verificadas nas duas décadas seguintes. Convém destacar também, em relação ao fordismo, que este foi sustentado por uma espécie de acordo, firmado entre Estado, grandes corporações e sindicatos. Às corporações cabia manter um alto nível de investimento em capital fixo e em desenvolvimento tecnológico, explorando continuamente os ganhos de escala. Por sua vez, ao Estado, por meio da mobilização de um cabedal de políticas fiscais e monetárias anticíclicas, cabia realizar vastos investimentos infraestruturais, na produção das “condições gerais de produção”, bem como em políticas “sociais” mais ou menos universais, nas áreas da saúde, educação, habitação,

seguridade social etc.¹⁰. Finalmente, após o massacre dos setores mais combativos e radicais do movimento operário, à burocracia sindical – em geral um posto avançado da burocracia estatal e empresarial – coube atuar na perseguição aos indivíduos potencialmente subversivos, no disciplinamento dos trabalhadores e na contenção das “greves selvagens” e de outras formas de contestação, em troca de considerável *status* político, aprimoramentos no sistema de seguridade social, ganhos salariais... e, sobretudo, fartos privilégios aos burocratas¹¹. Efetivamente, a indústria automobilística foi palco privilegiado de desenvolvimento da tendência à institucionalização dos conflitos entre trabalhadores e capitalistas, mediante a burocratização dos sindicatos.

Por fim, cabe mencionar a vinculação orgânica entre a indústria automobilística e a bélica, patente, por exemplo, quando da deflagração da Primeira Guerra Mundial, na esteira da qual as grandes empresas do setor se engajaram na produção de veículos de guerra e de outros tipos de armamento.

Trata-se, em linhas gerais, de elementos que nos ajudam a compreender a

¹⁰ Noutras palavras, por meio das crescentes “transferências sociais”, que estimulavam e regravam o consumo dos trabalhadores, de um lado, e de um conjunto de políticas fiscais e monetárias, que competiam para criar um ambiente adequado para os investimentos privados, de outro, o Estado se tornou peça-chave na manutenção das altas taxas de crescimento econômico vigentes no período.

¹¹ Não obstante, diga-se de passagem, apesar de seu enorme poder, os grandes sindicatos já atuavam sob estrito controle estatal (como indicam, por exemplo, a Lei de Wagner de 1933 e a Lei de Taft-Hartley de 1952, ambas aprovadas pelo Congresso norte-americano), e por vezes eram incumbidos de dismantelar até mesmo as reivindicações mais elementares de suas bases.

proeminência assumida pela indústria automobilística, e seu peso na construção do espaço urbano. E isso, a despeito dos relativamente elevados custos do frete do transporte rodoviário, quando comparado ao hidroviário e ao ferroviário; da progressiva ineficiência desse meio de transporte, à medida que se expande a frota de veículos automotores; dos crescentes custos

sociais advindos dos incontáveis acidentes de trânsito, bem como da poluição que resultam de sua produção e de seu uso, entre outros problemas (MELLO, 2008). Numa metrópole como São Paulo, cuja constituição adquire caráter particularmente violento, espoliador e segregador, esses reveses se potencializam; porém não sem provocar reações.



3. Movimentos Sociais e a luta por transporte

A luta por melhorias e pela desmercantilização do transporte possui uma vasta história. No Brasil, um de seus memoráveis episódios foi o da “Revolta do Vintém”, quando milhares de trabalhadores cariocas viram esgotadas as formas correntes de manifestação, e promoveram diversas ações insurgentes, marcadas pelo enfrentamento com a polícia, a depredação de bondes, o espancamento de seus condutores, o esfaqueamento de

cavalos, o levantamento de barricadas, os saques de estabelecimento comerciais, tudo isso tendo como estopim o anúncio de um imposto sobre as tarifas dos bondes, em finais de 1879. Por meio de uma brutal repressão, que por vezes culminou na abertura de fogo contra os manifestantes por parte das forças armadas, a revolta foi contida em poucos dias, mas reverberou em outras experiências, sendo a mais importante a Revolta da Vacina, em 1904 (JESUS, 2006, SEVCENKO, 2010).

Outro acontecimento paradigmático foi

o da “Revolta das Barcas”, em 1959. Nesse caso, diante de um quadro de constante degradação e encarecimento do essencial meio de transporte da população de Niterói que trabalhava na capital federal, marcado por crescentes atrasos, superlotação e filas gigantescas, a revolta foi deflagrada em reação a uma articulação patronal (por parte do Grupo Carreteiro, que controlava o transporte aquaviário na baía de Guanabara). Exigindo o incremento das tarifas e maiores subsídios públicos, e resistindo à determinação estatal de aumentar o salário de seus funcionários, o Grupo Carreteiro realizou locautes parciais, retirando barcas de circulação, e anunciou que não dispunha de recursos para pagar os seus empregados no mês de maio. Diante dessa ofensiva, o sindicato dos marítimos deflagra uma greve no dia 22 de maio, e em resposta a Marinha disponibiliza embarcações para realizar o transporte dos trabalhadores em caráter excepcional. Com forte presença da polícia e dos fuzileiros navais, naquele mesmo dia formam-se gigantescas aglomerações na Estação Cantareira, e em face da incapacidade de realizar o embarque das quase cem mil pessoas que faziam uso diário desse serviço – e a despeito da investida armada das forças estatais, que ao todo matou seis pessoas e feriu mais de cem – a multidão desencadeia uma onda de depredação, que se inicia com o quebra-quebra e o incêndio das barcas e de toda a Estação Cantareira, e prossegue pela cidade por mais de 16 horas, incluindo a destruição do escritório da empresa e das próprias mansões da família Carreteiro (NUNES, 2000)¹².

¹² Em uma das paredes da mansão se escreveu: “aqui jaz as fortunas do Grupo Carreteiro, acumuladas com o sacrifício do povo”, em meio a um ritual algo *carnavalizado*, no qual os

Assim como ocorreu em relação a outras pautas, a partir de meados da década de 1970 se multiplicaram as lutas e as ações de sabotagem ao sistema de transporte, em reação à precariedade do serviço e aos crescentes custos das tarifas. Uma das expressões dessas lutas foi o surgimento, no final da década de 1970, do Movimento de Transporte Coletivo, atuante em diversos estados, que envidou esforços para influenciar as decisões estatais, sobretudo no bojo da elaboração da nova Constituição brasileira, e que teve importância na constituição do campo político “democrático-popular” (IASI, 2006). Ao longo da década de 1990, em consonância com o receituário neoliberal, catapultou-se a privatização – e o sucateamento – do sistema de transportes¹³. Houve aí algumas respostas populares, com destaque para o fortalecimento de sistemas informais e descentralizados de transporte coletivo em diversas cidades – as chamadas lotações clandestinas –, mas que foi duramente reprimido, centralizado, e depois incorporado ao sistema de transporte “regular” (cf. ZARATTINI, 2003). Não obstante, foi na década de 2000 que, tendo como marcos as radicais e exitosas mobilizações contra os aumentos de tarifas dos ônibus urbanos em Salvador (a “Revolta do Buzu”, em 2003; cf. MANOLO, 2011) e Florianópolis (a “Revolta da Catraca”, em 2004 e 2005; cf. VINÍCIUS, 2005), tornaram-se frequentes, sobretudo nos grandes centros urbanos brasileiros,

revoltosos vestiram as roupas e as joias dos Carreteiros (ALMEIDA, 2005).

¹³ Um caso emblemático ocorreu em 1997, em Santo André, sob a gestão petista de Celso Daniel; curiosamente, foi o mesmo Celso Daniel que em seu primeiro mandato, mais precisamente entre 1989 e 1990, criou a Empresa Pública de Transporte (EPT), responsável pelos transportes públicos na cidade até a sua privatização.

práticas de pichações, vultosas marchas, barricadas e abertura forçada das catracas de trens, ônibus e metrô (“catracas”), em reação às periódicas elevações do preço das passagens. É aí que surge o Movimento Passe Livre (MPL), atuando com base em uma estrutura federativa em diversos estados brasileiros, e que se notabilizou por ter convocado as manifestações de 2013 em várias cidades, e sobretudo em São Paulo.

Seguindo um roteiro bastante ensaiado e exitoso, em meio às manifestações contra o aumento da passagem de transporte público, em meados de 2013, a presidente Dilma Rousseff anunciou o “Plano Nacional de Mobilidade Urbana”, e um acréscimo de 50 bilhões de reais ao pacote de investimentos em obras de “mobilidade urbana”, que chegaria assim a 140 bilhões de reais, revelando assim a sintonia governamental com tendências globais bem estabelecidas (cf. UNITED NATIONS, 2013), que visam criar as condições para novas rodadas de acumulação de capital tendo por base a produção do espaço urbano. A novidade aqui foi a recusa do MPL em encenar o papel de coadjuvante na partilha do butim. Apesar de ter sido alçado ao centro de debate político nacional, pelo protagonismo assumido nas “jornadas de junho” de 2013 – protagonismo este que, na contramão de tendências bem estabelecidas no interior da esquerda, não se confundiu com a pretensão de controle (e de privatização) das lutas, e de seu enquadramento aos limites das mesas de negociação, o que de resto as teria sufocado –, jornadas que, dizíamos, adquiriram uma amplitude e uma radicalidade sem precedentes, e a despeito dos diversos assédios que sofreu, buscando enquadrá-lo nas formas “legítimas” e “responsáveis” de atuação, o MPL denunciou com

veemência a falsidade dos espaços de “diálogo”, e a necessidade de desmercantilização do transporte, por meio do combate ao oligopólio das grandes empresas que dominam o setor, e do controle popular direto do sistema de transporte, à revelia do Estado. A dificuldade é que durante toda a sua existência, as principais ações do MPL, sempre reduzidas a um pequeno número de militantes, estiveram votadas à tática do fomento à revolta popular, sobretudo a processos de agitação e propaganda atrelados aos periódicos aumentos das tarifas do transporte público, e à construção de uma jornada de lutas radical e concentrada no tempo, visando impedi-los. Não se acumularam experiências efetivas de controle popular do sistema de transporte e de confronto aos modos dominantes de produção social do espaço urbano, no interior de relações não hierárquicas, e com base em processos organizativos mais duradouros e abrangentes. Essa tática produziu expressivos resultados, como a revogação do aumento das passagens em escala nacional, em meados de 2013, mas encontrou aí o seu limite histórico (cf. MARTINS; CORDEIRO, 2014)¹⁴.

¹⁴ Cabe enfatizar que as aludidas dificuldades do MPL são, de certo modo, compartilhadas por um amplo conjunto de organizações políticas de esquerda, que mesmo sendo críticas ao oportunismo eleitoral e às formas tradicionais de atuação das burocracias sindicais, partidárias e de movimento sociais – seus vínculos estatais e empresariais, sua estrutura hierarquizada e embasada na passividade de suas “bases” etc. –, não conseguem efetivamente consolidar práticas autônomas e com potencial emancipador. Essa constatação se relaciona à inexistência de um “projeto político de esquerda” alternativo ao “democrático-popular”, o que se tornou patente diante da reação atônita das referidas organizações no momento em que as “jornadas de junho” foram avassaladas por pautas conservadoras e despolitizadas, com destaque para a idiotia nacionalista. E tal inexistência

4. Considerações finais

Não é à toa que as tentativas de canalização dessa revolta contra a realização da Copa do Mundo malogrou, tendo perdido boa parte de sua força diante das estratégias repressivas e da assimilação conservadora das mobilizações, com a estrita separação midiática entre os “bons” manifestantes, ordeiros, pacíficos e nacionalistas; e os “vândalos”, com supostas tendências terroristas. Nesse sentido, são dignas de nota as tentativas de se retomar os esforços organizativos de cunho barrial em torno do transporte. Atualmente, à guisa de exemplo, em algumas regiões periféricas da cidade de São Paulo estão sendo travadas lutas de cunho popular pela instalação de linhas de ônibus em locais desprovidos de transporte público; pela criação de linhas entre bairros periféricos de diferentes regiões; pela extensão do tempo de circulação diária dos ônibus; pelo aumento do número de carros em circulação nos finais de semana, facilitando o acesso a atividades culturais e de lazer; contra a superlotação dos veículos; pela redução das tarifas, e em alguns casos pela gratuidade do transporte; dentre outras. E além das formas tradicionais de mobilização, como marchas, bloqueios de vias, protestos em repartições

também salta à vista diante da incapacidade de respostas políticas de esquerda à atual conjuntura de crise política e econômica, em que se assiste a derrocada do projeto democrático-popular, e que tem justificado a implementação de “ajustes estruturais” draconianos e reformas legislativas de terríveis consequências para a população trabalhadora e para os movimentos populares (alterações nas regras da aposentadoria, restrição dos direitos previdenciários, terceirização irrestrita, redução da maioria penal, lei anti-terrorista, que tipifica com terrorismo ações políticas como a ocupação de prédio públicos, cortes de gastos sociais, e assim por diante).

públicas, há de se destacar a realização de atividades inovadoras de agitação e propaganda, incluindo a realização episódica de linhas populares gratuitas. Trata-se de esforços bastante localizados e incipientes, porém construídos com a intenção não apenas de pressionar pela melhoria do sistema público de transporte, mas também de fomentar experiências de gestão popular desse transporte, no interior de uma lógica não burocrática e não mercantil. Ainda não é possível avaliar os potenciais dessas iniciativas organizativas, mas à primeira vista, elas podem significar um germe de uma nova geração de movimentos de luta por transporte, inaugurando novos ciclos de luta.

Referências

- AGLIETTA, M. *A Theory of Capitalist Regulation: the US experience*. Londres: Verso, 2000.
- ALMEIDA, M.C.V. Cidade, Política E Memória: O quebra-quebra das barcas em Niterói, 2005. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense.
- ARANTES, O.F. *Urbanismo em Fim de Linha e Outros Estudos sobre o Colapso da Modernização Arquitetônica*. São Paulo: EDUSP, 2001.
- BRAVERMAN, H. *Trabalho e Capital Monopolista*. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.
- CANO, W. *Novas determinações sobre as questões Regional e Urbana após 1980*. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)*, v. 13 n.1, 2011.
- CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.
- CHANDLER, A. *Visible hand: the managerial revolution in american business*. Cambridge: Harvard University Press, 1977.
- DAVIS, M. *Planeta Favela*. São Paulo: Boitempo, 2006, 270p.

- GRAMSCI, A. Americanismo e fordismo. IN: *Cadernos do Cárcere*. Vol. 4. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- HARVEY, D. *The Urban Experience*. Oxford: Basil Blackwell, 1989.
- _____. *The Limits to Capital*. Oxford: Basil Blackwell, 2006.
- _____. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- JESUS, R.P. A Revolta do Vintém e a Crise na Monarquia. *História Social*, n.12, p.73-89, 2006.
- KOWARICK, L. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- LANDES, D. *Prometeu Desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa ocidental, desde 1750 até a nossa época*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.
- LÉFEBVRE, H. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell, 2008.
- _____. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Ática, 1991.
- LOJKINE, J. *O Estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- MANOLO. Teses sobre a Revolta do Buzu, 2011. Disponível em: <http://passapalavra.info/2011/09/46384>. Acesso em: 20/03/2015.
- MARICATO, E. *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2011.
- MARTINS, C.; CORDEIRO, L. Revolta Popular: limites da tática. *Passa Palavra*, 2014. Disponível em: <http://passapalavra.info/2014/05/95701>. Acesso em 10/09/2014.
- MARX, K. *O Capital: crítica da economia política*. Livro I, Tomo II. São Paulo: Nova Cultural, 1996. (Coleção *Os Economistas*).
- MELLO, G.M.C. A “Questão Agrária” e a “Assimilação” de Movimentos Sociais Rurais ao Estado. *Outubro*, 2015 (no prelo).
- _____. O progresso do automóvel. *Extensão e Cultura (UFG)*, v.1, p.39-45, 2008.
- NUNES, E. *A revolta das barcas: populismo, violência e conflito político*. Rio de Janeiro: Garamond, 2000, 162 p.
- PAULANI, L.M. Acumulação e rentismo: resgatando a teoria da renda de Marx para pensar o capitalismo contemporâneo. *Anais do XVII Encontro Nacional de Economia Política*, 2012a.
- ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. *Estudos Avançados*, v.25, n.71, p.89-108, 2011.
- SCARLATO, F.C. *A indústria automobilística no capitalismo brasileiro e suas articulações com o crescimento espacial na metrópole paulista*. 1981, 142p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade de São Paulo.
- SEVCENKO, N. *A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Cosac Naify, 2010. 144p.
- _____. *Orfeu Extático na Metrópole: São Paulo nos frementes anos 20*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- UNITED NATIONS. *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*. Nairobi: Global Urban Observance Unit, 2013, 152p.
- VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel / Fapesp, 2001.
- VINÍCIUS, L. *Guerra da Tarifa 2005*. São Paulo: Faísca, 2005.
- ZARATTINI, C. Circular (ou não) por São Paulo. *Estudos Avançados*, v.17, n.48, 2003.

Recebido em 2015-04-21
Publicado em 2015-11-14