VOCÊ PRAÇA
ACHO GRAÇA
VOCÊ PRÉDIO
ACHO TÉDIO

Universidade de São Paulo

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas

Departamento de Geografia

Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana

ANDRÉ DOS SANTOS BALDRAIA SOUZA

Presos no círculo, prostrados no asfalto: tensões entre o móvel e o imóvel

VOCE N' ESTÁ PRESO
NO TRÂNSITO
VCE É O
TRÂNSITO

A
ALFORRIA
DO
TRÂNSITO
UM
TRANSPORTE
PÚBLICO
DE
QUALIDADE

MAIS TEMPO NO TRÂNSITO DO QUE COM A
MAIS FAMÍLIA

BICICLE
TAS

CAK 581

CIDADE

CAMPAÑA POR UN
PLAN INTEGRAL DE VIVIENDA
PARA LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

"LA VIVIENDA NO ES UN NEGOCIO,
ES UN DERECHO"

IMPUESTO A LA VIVIENDA OCIOSA.
PARA LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS Y CRÉDITOS BLANDOS//
REGULACIÓN DE ALQUILERES, HOTELES Y PENSIONES//
URBANIZACIÓN DE VILLAS//

JUVENTUD REBELDE REBELIÓN GLE

São Paulo

2013

ANDRÉ DOS SANTOS BALDRAIA SOUZA

Presos no círculo, prostrados no asfalto: tensões entre o móvel
e o imóvel

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 a obtenção do título de Doutor.

Orientadora: Profa. Dra. Sandra Lencioni

São Paulo

2013

FOLHA DE APROVAÇÃO

Nome: SOUZA, André dos Santos Baldraia

Título: Presos no círculo, prostrados no asfalto: tensões entre o móvel e o imóvel

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 a obtenção do título de Doutor.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

*Para Natália e José; Fernando, Hagen e Paulo,
cujo apoio e compreensão ao longo do tempo
permitiram-me construir esta tese.*

AGRADECIMENTOS

Costumamos dizer que a redação de uma tese é um momento de solidão. É uma verdade parcial. Nesse caminho, muitas pessoas perpassam nosso cotidiano, dividem conosco as angústias e as pequenas conquistas; auxiliam-nos de maneira a seguir em frente e finalizar o trabalho. São muitas pessoas e certamente algumas delas não terão seus nomes escritos aqui, o que também é normal nesta seção.

Aos meus pais, Natália e José, que foram e são responsáveis pelo que sou, pois se sacrificaram para garantir aos filhos uma condição educacional que eles mesmos não tiveram.

Ao Fernando Baldraia, meu irmão, um intelectual *sui generis*, uma forte referência pessoal em muitos sentidos, e um leitor crítico e atencioso deste trabalho.

À Hagen, minha irmã, uma companheira de todas as horas; agradeço pelas fotografias, pelos inúmeros bules de café, pelo ombro amigo e o peito e a cabeça sempre abertos ao diálogo.

Ao Saulinho, uma grata surpresa, a despeito de ser meu cunhado!

À Ana Carolina pelo carinho, a companhia e a paciência.

A todos aqueles amigos, e são muitos, que constituem o MACD, inclusive os novos, que agora são também veteranos!

Ao Villy, à Mait, à Patrícia e, principalmente, à Marina – que reencontrei na Pós-Graduação – que junto comigo formaram uma turma de animados e interessantes debates.

Aos colegas de colóquio, espaço de instigantes e constantes discussões: Wagner, Oséias, Rita, Regina, Ana Paula, Cristina, Andréia, Amanda, Marcos e, especialmente, ao Geraldo e ao Isaque, amigos cuja distância não diminui o carinho e o respeito que cultivamos ao longo de nossos estudos. Maialu constitui uma história a parte nesse grupo, dadas às horas de “voo” passadas no Lergeo.

À Marcella, muito presente mesmo estando distante.

Aos colegas do Rio, Dani Egger, Débora, Danee, Mendel, Filé, Marola, Livia e Maria Rita, quem diria!

À Jackeline, puxa vida! Como você foi importante nesses tempos. Longas aulas, longas conversas, uma música para meus ouvidos!

Ao Edu, velho amigo, que reencontrei após um breve distanciamento involuntário.

À Shisleni, um amor de pessoa, por tudo! Inclusive as traduções do francês para o português.

Alezinho, sua (re)passagem por São Paulo me foi revitalizadora, além dos passeios de bicicleta pelas cercanias de Paris.

Ao Dilermando, de longa data e distância.

À Patty e à Joana, talvez vocês não saibam o quão importante vocês foram!

À Carol, pelos preciosos trabalhos de revisão e pelo carinho de sempre, agora acompanhada da Teresa!

À Marília e ao Ewerton que foram fundamentais na construção dos materiais cartográficos dessa tese. Quanta paciência vocês tiveram!

Aos futequileiros, do qual partilho mais o fute(bol) e menos a tequila... que sequer existe nas noites de terça.

À Reneé, à Valéria e à Sheila, pelas horas de conversas boas e ruins na Uniesp e nos arredores.

Ao Juninho e ao Daniel, amigos de todas as horas.

A toda a equipe do Colégio Rainha da Paz, especialmente a equipe do Ensino Fundamental II, pelo carinho, apoio e pela liberdade na execução do meu ofício ao longo desses anos.

À Idália e aos muitos ex-alunos da Hotec que se tornaram amigos.

; À professora Sandra Lencioni... Tudo o que escrevo aqui é pouco, pois o texto, dado o ordenamento das palavras, impossibilita expressar o quanto eu lhe sou grato! Ao longo de todos esses anos aprendi muito contigo, tanto da perspectiva intelectual quanto pessoal. É impossível traçar minha trajetória na geografia sem sua presença. É uma relação que transcende a orientação intelectual; uma companheira nos momentos mais difíceis e delicados, sempre com uma palavra amiga, segura e serena; um sorriso largo, amável e amigável nos momentos de alegria. Enfim ;¹

¹ A pontuação “esquisita” é uma licença poética para representar a maior parte de meu percurso acadêmico nessa Universidade. O primeiro ponto e vírgula marca o início do processo de orientação, na passagem do segundo para o terceiro ano da Graduação, e o segundo ponto e vírgula representa este momento que é também uma finalização, mas espero que não seja um ponto final.

Rua da Passagem

Os curiosos atrapalham o trânsito
Gentileza é fundamental
Não adianta esquentar a cabeça
Não precisa avançar no sinal
Dando seta pra mudar de pista
Ou pra entrar na transversal
Pisca alerta pra encostar na guia
Parabrisa para o temporal
Já buzinou, espere, não insista,
Desencoste o seu do meu metal
Devagar pra contemplar a vista
Menos peso do pé no pedal
Não se deve atropelar um cachorro
Nem qualquer outro animal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual
Motoqueiro, caminhão, pedestre
Carro importado, carro nacional
Mas tem que dirigir direito
Para não congestionar o local
Tanto faz você chegar primeiro
O primeiro foi seu ancestral
É melhor você chegar inteiro
Com seu venoso e seu arterial
A cidade é tanto do mendigo
Quanto do policial
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual
Travesti, trabalhador, turista
Solitário, família, casal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual
Sem ter medo de andar na rua
Porque a rua é o seu quintal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual
Boa noite, tudo bem, bom dia,
Gentileza é fundamental
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual
Pisca alerta pra encostar na guia
Com licença, obrigado, até logo, tchau!

Lenine

RESUMO

SOUZA, André dos Santos Baldraia. **Presos no círculo, prostrados no asfalto**: tensões entre o móvel e o imóvel. 2013. 308 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

O presente trabalho analisa e discute a crise de mobilidade cotidiana nas duas últimas décadas, em São Paulo, tendo em vista o agravamento gradativo das condições de circulação viária na metrópole paulistana. Considerando o espaço como produto, condição e meio de reprodução das relações sociais, defendemos a tese de que a atual crise da mobilidade cotidiana advém de um conjunto de medidas que foram formuladas e implantadas através de políticas econômicas de orientação neoliberal, com destaque para os novos meios de financiamento à produção do espaço urbano e à reorganização produtiva da indústria automobilística nacional, bem como para as estratégias voltadas ao incentivo do consumo de bens duráveis, viabilizado pela ampliação das linhas de crédito para a aquisição de bens duráveis, principalmente carros. A esses elementos associam-se outros, tais como: a extensão e a densidade da ocupação urbana, a baixa qualidade dos sistemas de transportes coletivos e o traçado da infraestrutura viária. A apreciação conjunta desses elementos constitui o quadro a partir do qual realizamos nossa análise.

Palavras-chave: Mobilidade Cotidiana, Crédito, Congestionamentos.

ABSTRACT

SOUZA, André dos Santos Baldraia. **Stranded in inner city, helpless on the asphalt: tensions between mobility and immobility.** 2013. 308 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

This dissertation analyzes and discusses the crisis of daily mobility in the past two decades in São Paulo, caused by the gradual worsening of the conditions of road circulation in the metropolis. Regarding space as a product, a condition and a means of the reproduction of social relations, we put forth the hypothesis that the current crisis of mobility is the outcome of a number of actions that were formulated and implemented as part of neoliberal economic policymaking. Among such actions are the new sources of credit for the production of urban space, the restructuring of the domestic automobile industry and the strategies that encourage the purchase of durable goods (especially cars) made possible by the expansion of consumer credit. Other elements combine with these three basic causes, such as the low quality of public transit systems and the road layout. By taking account of all these elements together, we build the framework upon which we carry out our analysis.

Key-words: Daily Mobility; Credit; Traffic Congestion.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Uso das principais vias da cidade de São Paulo no horário de pico	28
Figura 2 – O teste dos coletivos	37
Figura 3 – Meta de faminto: a charge da década de 1960 explora a concepção rodoviarista em voga no Brasil desde então	92
Figura 4 – Anúncio de venda de apartamento aceitando carro como entrada.....	192
Figura 5 – Avenidas de São Paulo.....	218
Figura 6 – Ciclorrotas da cidade de São Paulo.....	222
Figura 7 – Ciclovias da cidade de São Paulo	223
Figura 8 – Vivendo em São Paulo sem carro (2012).....	238
Figura 9 – Pontos mais cobiçados pelos vendedores ambulantes	244
Figura 10 – A fórmula dos congestionamentos	253

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Fiat Uno Mille – 1990	119
Foto 2 – Chevette Júnior – 1992.....	119
Foto 3 – Escort Hobby – 1993.....	119
Foto 4 – Fusca 1000 “Itamar” – 1993	119
Foto 5 – Gol 1000 – 1994.....	119
Foto 6 – Chevrolet Corsa – 1995.....	120
Foto 7 – Volkswagen Gol – 1995.....	120
Foto 8 – Ford Fiesta – 1995.....	120
Foto 9 – Fiat Palio – 1996	120
Foto 10 – Propaganda de loja de veículos em uma movimentada avenida de São Paulo	189
Foto 11 – Estacionamento na Vila Madalena, em São Paulo.....	191
Foto 12 – Estacionamento na Barra Funda, em São Paulo.....	191
Foto 13 – Orientador de apoio à circulação na ciclofaixa de lazer, na esquina da rua Alvarenga com Prof. Fonseca Rodrigues.....	198
Foto 14– Ciclofaixa de lazer na altura da Praça Panamericana: o “estímulo” à convivência entre os meios de transporte.	198
Foto 15 – Carros e bicicletas na ciclofaixa de lazer, na altura da Praça Panamericana.	198
Foto 16 – Ciclofaixa de lazer, na altura da Ponte da Cidade Universitária.	198
Foto 17 – Ciclorrota na rua Duarte da Costa, no bairro da Lapa.....	221
Foto 18 – Ciclovia da marginal Pinheiros, vista a partir da Estação Vila Olímpia.....	221
Foto 19 – Aplicativo da Rádio SulAmérica Trânsito	250
Foto 20 – Tela inicial do aplicativo <i>Waze</i>	251
Foto 21 – Interface normal do aplicativo <i>Waze</i>	251
Foto 22 – Interface de alimentação de dados do aplicativo <i>Waze</i>	251

Foto 23 – Inserções comerciais do aplicativo <i>Waze</i>	251
Foto 24 – Ônibus com faixa defendendo os ônibus fretados.....	267
Foto 25 – Carro de ex-usuário do serviço de fretado identificado com placa de repúdio à restrição.	267
Foto 26 – Corredor de ônibus da avenida Santo Amaro, na esquina com a avenida Juscelino Kubitschek.....	270
Foto 27 – Faixa exclusiva para ônibus, à direita da via, na altura do número 22.500 da avenida das Nações Unidas.....	271

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Tempo de deslocamento em São Paulo (1997-2007).....	36
Gráfico 2 – Evolução da área construída no município de São Paulo, por tipo de uso do solo – % (1995-2010).....	50
Gráfico 3 – Distribuição das viagens em São Paulo, segundo os diferentes modais de transporte (1997)	59
Gráfico 4 – Distribuição das viagens em São Paulo, segundo os diferentes modais de transporte (2007)	59
Gráfico 5 – Viagens realizadas na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), segundo suas motivações.....	64
Gráfico 6 – Participação dos carros populares no total de emplacamentos de veículos no Brasil (1990-2010).....	117
Gráfico 7 – Renda média da população no Brasil e em São Paulo (1992-2009)	140
Gráfico 8 – Distribuição de renda no Brasil (1992-2009).....	142
Gráfico 9 – Distribuição do crédito para financiamento de carros (2007-2012).....	143
Gráfico 10 – Volume de crédito ao consumidor (2007-2012)	143
Gráfico 11 – Evolução das áreas destinadas às garagens nos edifícios de São Paulo (1930-2010).....	187
Gráfico 12 – Deslocamento casa-trabalho dos trabalhadores localizados no primeiro e no último decis de renda, nas regiões metropolitanas brasileiras (1992-2009).....	240
Gráfico 13 – Velocidade média do trânsito (2000-2011).....	255

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – São Paulo – Zona do rodízio municipal de veículos	42
Mapa 2 – Brasil – Distribuição da indústria automobilística (2010).....	113
Mapa 3 – Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) – Distribuição da população (1997 e 2007).....	153
Mapa 4 – São Paulo – Distribuição da população (2000 e 2010)	154
Mapa 5 – Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) – Distribuição dos empregos (2007 e 2010).....	155
Mapa 6 – São Paulo – Distribuição dos empregos (2000 e 2010).....	156
Mapa 7 – Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) – Fluxo e balanço dos movimentos pendulares (2010)	159
Mapa 8 – São Paulo – Verticalização: lançamentos residenciais (1992-2011).....	174
Mapa 9 – São Paulo – Verticalização: lançamentos comerciais (1992-2011)	182
Mapa 10 – São Paulo – Estoque residencial e outorga onerosa (2007 e 2011).....	186
Mapa 11 – Município de São Paulo – Distribuição da frota de carros (1997)	200
Mapa 12 – Município de São Paulo – Distribuição da frota de carros (2007)	201
Mapa 13 – Município de São Paulo – Distribuição da frota de carros e percentual de crescimento (2007)	202
Mapa 14 – Município de São Paulo – Uso de carros para deslocamentos diários (1997-2007)	207
Mapa 15 – Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) – Viagens atraídas (1997).....	208
Mapa 16 – Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) – Viagens atraídas (2007).....	209
Mapa 17 – Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) – Viagens produzidas dirigindo-se carros (1997-2007)	210
Mapa 18 – Município de São Paulo – Renda <i>per capita</i> (2010)	230
Mapa 19 – Município de São Paulo – Renda média (2010).....	231

Mapa 20 – Município de São Paulo – Tempo de deslocamento casa-trabalho (2010)	232
Mapa 21 – Município de São Paulo – Tempo médio de deslocamento casa-trabalho (2010)	233
Mapa 22 – Município de São Paulo – Terminais de ônibus (2013)	235
Mapa 23 – Município de São Paulo – Infraestrutura de transporte coletivo (2013)	236
Mapa 24 – Município de São Paulo – Cruzamentos e vias preferidas pelos vendedores ambulantes (2012)	246
Mapa 25 – Município de São Paulo – Vias mais lentas no horário de pico da manhã (2010)	257
Mapa 26 – Município de São Paulo – Vias mais lentas no horário de pico da tarde (2010)..	258
Mapa 27 – Zona Máxima de Restrição à Circulação (ZMRC).....	262
Mapa 28 – Zona Máxima de Restrição aos Fretados (ZMRF)	266
Mapa 29 – Mapa-síntese das zonas de restrição à circulação.....	269
Mapa 30 – Corredores e faixas preferenciais para a circulação de ônibus até dezembro de 2012	272
Mapa 31 – Corredores e faixas segregadas para a circulação de ônibus após as manifestações de junho de 2013	273
Mapa 32 – Município de São Paulo – Zona do rodízio municipal de veículos e proposta de vias para receberem o mesmo tipo de restrição à circulação.....	275

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Distribuição das montadoras de veículos no Brasil (2010)	112
Tabela 2 – Prazos máximos para a quitação de financiamento de automóveis no Brasil, entre 1994 e 1995	138
Tabela 3 – Parâmetros de renda para definição das classes sociais, por domicílio e <i>per capita</i> (2009)	141
Tabela 4 – População da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) (1997-2007).....	157
Tabela 5 – Distribuição espacial dos empregos na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) (1997-2007).....	158
Tabela 6 – Estabelecimentos e empregos formais, por subsetor de atividade econômica	167
Tabela 7 – Estoque residencial em São Paulo, por subprefeituras e distritos (2007 e 2011) .	184
Tabela 8 – Condições especiais de circulação de caminhões na metrópole.....	260

LISTA DE SIGLAS

ANEF	Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras
Anfavea	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
BNH	Banco Nacional da Habitação
CBN	Central Brasileira de Notícias
CDC	Crédito Direto ao Consumidor
CEO	<i>Chief Executive Officer</i>
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
Cetesb	Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental
Chesf	Companhia Hidrelétrica do São Francisco
Ciesp	Centro das Indústrias do Estado de São Paulo
CNA	Companhia Nacional de Álcalis
CPMF	Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CRI	Certificados de Recebíveis Imobiliários
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
Detran-SP	Departamento de Trânsito do Estado de São Paulo
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
Embraesp	Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio
Emplasa	Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano
EMTU	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos
FAB	Força Aérea Brasileira

FGV	Fundação Getúlio Vargas
Fiesp	Federação das Indústrias do Estado de São Paulo
FII	Fundo de Investimento Imobiliário
Fipe	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
FMI	Fundo Monetário Internacional
FRN	Fundo Rodoviário Nacional
FSE	Fundo Social de Emergência
Geia	Grupo Executivo da indústria Automobilística
GM	General Motors
GPS	<i>Global Positioning System</i>
Ibec	<i>Institute Basic Economy Corporation</i>
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IGPM	Índice Geral de Preços ao Mercado
IPC	Índice de Preços ao Consumidor
IPCA	Índice de Preços ao Consumidor Amplo
Ipea	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPi	Imposto sobre Produtos Industrializados
IPMF	Imposto Provisório sobre a Movimentação Financeira
IPO	<i>Initial Public Offering</i>
MBA	<i>Masters of Bussiness Administration</i>
Mercosul	Mercado Comum do Sul
Metrô	Companhia do Metropolitano de São Paulo
Nepo	Núcleo de Estudos da População
OMC	Organização Mundial do Comércio
PDDI	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado
Pesquisa OD	Pesquisa de Origem e Destino

PF	Pessoa Física
PIB	Produto Interno Bruto
Pitu	Plano Integrado de Transportes Urbanos
PJ	Pessoa Jurídica
PMSP	Prefeitura do Município de São Paulo
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PRN	Plano Rodoviário Nacional
PUB	Plano Urbanístico Básico
RAB	Regime Automotivo Brasileiro
Regic	Regiões de influência das cidades
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
Sabesp	Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo
Sagmacs	Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais
Samu	Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
Sempla	Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão do Município de São Paulo
SFH	Sistema Financeiro da Habitação
SFI	Sistema Financeiro Imobiliário
Sindipeças	Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores
SVP	Secretaria de Vias Públicas
UF	Unidade Federativa
Unicamp	Universidade Estadual de Campinas
URV	Unidade Real de Valor
VUC	Veículos Urbanos de Carga

ZMRC	Zona Máxima de Restrição à Circulação
ZMRF	Zona Máxima de Restrição aos Fretados

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO.....	23
1 INTRODUÇÃO.....	26
2 A CONTEMPORANEIDADE DA NOÇÃO DE MOBILIDADE	54
2.1 DO QUE É MÓVEL À MOBILIDADE.....	55
2.2 ENTRE NORMAS E DISCURSOS. DA MOBILIDADE COMO CATEGORIA ABSTRATA À MOBILIDADE COMO REALIDADE EFETIVA	57
2.3 MOBILIDADE(S): REFERÊNCIAS TEÓRICAS PARA UMA LEITURA DA MOBILIDADE COTIDIANA	62
2.4 A MOBILIDADE E A GEOGRAFIA CLÁSSICA	75
2.5 A MOBILIDADE URBANA E A MOBILIDADE COTIDIANA	89
3 O RODOVIARISMO E O ESTÍMULO AO USO DO TRANSPORTE MOTORIZADO EM SÃO PAULO.....	92
3.1 A CONSTITUIÇÃO DAS BASES PARA A CONSOLIDAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL NOS ANOS 1950	99
3.2 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA ABERTA À CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL	104
3.3 O REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO (RAB) E A NOVA ESTRUTURAÇÃO ESPACIAL DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO PAÍS.....	108
3.4 O PROTOCOLO DO CARRO POPULAR E A POPULARIZAÇÃO DOS CARROS.	115
3.5 A GESTÃO DO TERRITÓRIO NACIONAL EM QUESTÃO: UMA LEITURA CRÍTICA A PARTIR DA ANÁLISE DO NOVO REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO.....	121
4 A CONJUNTURA ECONÔMICA BRASILEIRA NAS DUAS ÚLTIMAS DÉCADAS E O SURGIMENTO DA NOVA CLASSE MÉDIA.....	124
4.1 NOTAS SOBRE O NEOLIBERALISMO E SUA IMPLANTAÇÃO NO BRASIL	124
4.2 O PLANO REAL.....	132
4.3 NOTAS SOBRE O CRÉDITO NO BRASIL NAS DUAS ÚLTIMAS DÉCADAS	137

5 TODOS OS CAMINHOS LEVAM A SÃO PAULO: A CENTRALIDADE DA METRÓPOLE PAULISTANA	152
6 ALGUMAS CARACTERÍSTICAS DA VERTICALIZAÇÃO EM SÃO PAULO NAS DUAS ÚLTIMAS DÉCADAS.....	170
6.1 OS NOVOS MECANISMOS DE FINANCIAMENTO E A AMPLITUDE ESPACIAL DO PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO EM SÃO PAULO	171
6.2 EXTENSÃO TERRITORIAL DA VERTICALIZAÇÃO, AS VAGAS DE GARAGEM E O ESTRANGULAMENTO DO FLUXO VIÁRIO.....	183
7 NOS CAMINHOS DA METRÓPOLE	194
7.1 OS CARROS NA METRÓPOLE PAULISTANA E AS ÚLTIMAS DUAS DÉCADAS	195
7.2 EM MEIO AOS PLANOS URBANÍSTICOS: O TRAÇADO VIÁRIO DA METRÓPOLE	212
7.3 O TRÂNSITO E OS CONGESTIONAMENTOS: MEIOS DE TRANSPORTE EM CONFLITO NOS CAMINHOS DA CIDADE.....	219
7.4 O CONGESTIONAMENTO É ESSENCIAL: A MOROSIDADE DO TRÁFEGO E A FLUIDEZ DOS NEGÓCIOS.....	241
8 OS ANÉIS E AS LINHAS DE RESTRIÇÃO À CIRCULAÇÃO.....	253
8.1 AS MEDIDAS DE RESTRIÇÃO À CIRCULAÇÃO: AS ÁREAS E AS VIAS RESTRITAS.....	254
8.1.1 Zona do rodízio municipal de veículos	259
8.1.2 Zona Máxima de Restrição à Circulação (ZMRC)	260
8.1.3 A Zona Máxima de Restrição aos Fretados (ZMRF)	264
8.1.4 As novas faixas para a circulação de ônibus	270
8.2 O POLÍGONO E AS LINHAS	274
9 CONSIDERAÇÕES FINAIS	276
REFERÊNCIAS	282
ANEXOS	301

APRESENTAÇÃO

Cinco e meia da manhã toca o despertador. Um banho, um café rápido, uma passada na geladeira para pegar a marmita e sigo em direção ao ponto de ônibus. Morava no fundo de um vale na confluência de dois pequenos córregos. De minha casa olhando para a direita há um pequeno aclave, conhecido no bairro como “morrão”. Lá no alto, outra referência: os prédios. Era comum alguém dizer que subiria o morrão para pegar ônibus perto dos prédios.

Eu seguia na direção oposta e, por entre ruas, escadões e vielas, subia a outra vertente. Trinta minutos após o “trim-trim” eu chegava ao ponto de ônibus, situado também numa parte alta do bairro; de lá podia ver se o ônibus vinha lá longe, ainda em outra rua. Se não estivesse em meu espectro de visão eu podia descer a rua, deslocando-me um ou dois pontos antes daquele que eu chegara primeiramente, tudo para tentar pegar o ônibus com algum lugar ainda vazio e poder ir sentado. Afinal o trajeto era longo e se eu fizesse esse percurso entraria no ônibus apenas quatro paradas após o ponto inicial e só desceria 50 minutos depois ao final do itinerário, no bairro de Pinheiros.

Hoje, o “morrão” continua a existir – uma área sem moradia, fruto de constantes imbróglios judiciais; os que moram na favela ao pé do morro e às margens do córrego dizem que ali serão erguidos outros muitos prédios –, já os prédios não são mais referenciais, pois há uma profusão deles por todos os cantos do bairro pobre e periférico de Osasco. Em tempo, o deslocamento desde o Novo Osasco até Pinheiros não leva mais apenas 50 minutos utilizando a mesma linha de ônibus, agora são necessários, ao menos, 90 minutos!

Durante quatro anos, mais precisamente entre os anos de 1995 e 1999, eu observava de cima (do 15º andar do número 1794) dois longos trechos de duas vias que se cruzam e formam um dos mais importantes cruzamentos da zona Oeste da cidade de São Paulo: a esquina formada pela avenida Brigadeiro Faria Lima, onde fica o prédio em que eu trabalhava, e a avenida Rebouças.

Dali eu observava o fluxo de ônibus e carros, calculava o tempo de abertura dos semáforos daquele cruzamento. Cravados eram 31 segundos para os pedestres cruzarem as pistas da avenida Rebouças e 1 minuto e 31 segundos para os que atravessavam a avenida Brigadeiro Faria Lima; da janela do prédio eu cronometrava esse tempo, inclusive observando se havia diferença entre os intervalos de abertura e fechamento dos semáforos entre o período da manhã, da hora do almoço e da tarde. Não havia. Ainda que os fluxos tenham intensidades muito diferentes em cada um desses horários.

Pessoalmente, a tarefa era importante, pois eu trabalhava como *office-boy* – profissão em extinção, graças à profusão dos motoboys que circulam pelas ruas da cidade de São Paulo atualmente – e me era útil saber essas informações. Por vezes, eu olhava do alto e sabia se seria possível, se teria tempo hábil ou não, para descer até a rua e pegar um ônibus para realizar um dos trabalhos a mim designados.

Um *office-boy* circulava por diversos pontos, mas os percursos em geral eram os mesmos. O que significa dizer que o trabalho era muitas vezes previsível, posto que as empresas e instituições contratantes dos serviços da empresa em que eu trabalhava variavam muito pouco. Assim, era comum eu ter de me deslocar dali, do bairro de Pinheiros, para unidades da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp) nos bairros de São Miguel, Penha, Santana e Chácara Santo Antônio, e para escritórios da mesma instituição nos bairros de Pinheiros e Cerqueira César. Além da Sabesp, também a Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP) era uma importante contratante; assim, muitas vezes eu me deslocava de Pinheiros à Vila Nova Conceição, ao centro velho da cidade de São Paulo ou ao bairro do Ipiranga, para realizar trabalhos. Havia outros deslocamentos para bancos, seguradoras, padarias e lanchonetes. Enfim, todos os dias eu circulava por diversos pontos da cidade.

Era comum que os deslocamentos em direção aos pontos mais distantes ficassem para o período posterior ao almoço, pois com os congestionamentos havia a possibilidade de os serviços se alongarem e, muitas vezes, eu era dispensado de voltar ao escritório no mesmo dia. Podia seguir direto do serviço realizado fora do escritório para a escola e, anos depois, para o cursinho pré-vestibular popular.

Não havia naquela época a integração tarifária através do bilhete único. Havia sim passes de integração entre ônibus, trem e metrô, com combinações variadas. Também havia passes múltiplos, que davam direito a mais de uma viagem usando o mesmo bilhete nos trens e metrô, com um pequeno desconto em relação à tarifa unitária.

Durante meia década eu executei as tarefas de *office-boy*, mas houve um ano de inflexão. Em 1997, sob o pretexto de se melhorarem as condições atmosféricas da cidade, foi instituído o rodízio de veículos na cidade de São Paulo. De minha parte, acredito que o foco do rodízio sempre foi a melhoria na fluidez viária pelas vias da cidade, ainda que oficialmente as questões de qualidade do ar fossem apontadas como as responsáveis pela restrição à circulação de carros em toda a Grande São Paulo. A partir daquele ano, nos períodos entre as 7 e as 10 horas da manhã, bem como entre as 17 e as 20 horas, algo em torno de 20% dos veículos teriam sua circulação restrita no chamado centro expandido da cidade de São Paulo,

sob pena de serem multados. As restrições à circulação seguiam um cronograma organizado a partir do número das placas dos veículos; assim, aqueles cujas placas terminam pelos algarismos 1 e 2 não podem circular no perímetro e horário determinado nas segundas-feiras, sendo restritos nas terças aqueles cujas placas terminam pelos algarismos 3 ou 4, e assim sucessivamente até a sexta-feira, quando a semana encerra tendo abrangido todos os algarismos finais de placas e estendendo a restrição a todo o conjunto de carros da cidade.

O rodízio me foi um alívio nos serviços realizados pela manhã e no percurso de ida para a escola ou para o cursinho no final da tarde.

Passaram-se alguns anos, pouco mais de uma década, e o rodízio parece não ter resolvido nem as questões relativas à fluidez do tráfego pelas vias de rolamento, tampouco tem conseguido atingir o objetivo de restabelecer os bons níveis de qualidade do ar, como dizia o discurso à época da implantação. Carrego ainda comigo as lembranças e tenho na retina as imagens de meus tempos de *office-boy*: foi ali que eu decidi que queria estudar as condições de circulação e mobilidade cotidiana na cidade de São Paulo, sem tê-las formulado conceitualmente ainda. A tese que hoje apresento a esta banca e a esta faculdade, em certa medida, começou lá, em 18 de dezembro de 1995.

1 INTRODUÇÃO

Em 2010, o município de São Paulo finalizou o ano atingindo marca superior a sete milhões de carros emplacados, segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN-SP, sítio eletrônico), que contabiliza os veículos na cidade, a qual teve o primeiro deles registrado em 1901. Trata-se da maior frota de carros do país². São Paulo é a maior metrópole brasileira e, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, sítio eletrônico), em 2010 abrigava uma população de 11.253,503 milhões de habitantes espalhados por uma área de 1.521,101 km², o que resulta numa densidade demográfica de 7.387,59 habitantes por km².

Os números são expressivos e retratam apenas a cidade de São Paulo, sem considerar as frotas dos outros 38 municípios que, situados nas cercanias da capital, compõem a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). No interior dessa área, todos os dias milhares de pessoas saem de suas casas para realizar suas tarefas cotidianas, sendo os trajetos mais expressivos aqueles cumpridos para ir ao trabalho e retornar dele, seguidos pelas viagens cujo objetivo é estudar.

Através da Pesquisa de Origem e Destino (Pesquisa OD), a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) classifica as viagens cotidianas quanto aos meios utilizados: coletivos ou individuais; motorizados e não motorizados. Os meios coletivos são: metrô, trem, ônibus (coletivos urbanos ou fretados), transporte escolar, além das vans, micro-ônibus e lotações. Já os carros, táxis e motocicletas respondem pelos meios individuais. A soma dos meios coletivos e individuais compõe o modo motorizado, e os deslocamentos efetuados a pé ou de bicicleta são os não motorizados³. (METRÔ, 2007)

Esses meios podem ser divididos também em dois modais: ferroviário e rodoviário. É no âmbito do modal rodoviário que se situa nossa análise e, de maneira mais precisa,

² Considerando a definição no sistema de trânsito, um carro é tecnicamente um veículo leve de passeio. Categoria que engloba os veículos popularmente conhecidos como carros ou automóveis, aqueles que levam entre duas e sete pessoas (alguns veículos possuem bancos escamoteáveis no porta-malas que podem ser abertos e utilizados para o transporte de pessoas, em detrimento do uso desse espaço para o transporte de cargas) e cuja condução é autorizada mediante a concessão apenas de carteira de habilitação da categoria B. Vamos chamar esses veículos, que são o foco de nossa análise, de carros.

³ Em São Paulo, os helicópteros têm sido cada vez mais utilizados para a realização de deslocamentos. A cidade conta com 411 helicópteros, o que caracteriza a maior frota desse tipo de aeronaves no mundo, tendo ultrapassado a cidade de Nova York. Dados da Força Aérea Brasileira (FAB) mostram que, em média, a cada 45 segundos um pouso de helicóptero é realizado em São Paulo. Diariamente são mais de dois mil pousos realizados.

pretendemos analisar o espaço ocupado pelos carros e o papel desses veículos na realização da mobilidade cotidiana. Os carros, por suas características, induzem um tipo específico de relação entre o sujeito, que assume a condição de motorista, e o espaço que o circunda. Refletindo sobre a relação que o automobilista mantém com a cidade, Oliva (2003, p. 111, grifo nosso) afirma que

O citadino se mantém pedestre no metrô, no ônibus urbano, nos bondes, nos trens suburbanos, etc. **O pedestre se esvai quando ele se torna automobilista**, modo de deslocar-se essencialmente distinto no qual o ambiente é muito restrito e confinado (LEVY, 1994, pág. 304). Como pedestre a disponibilidade de interação, sem dúvida, é maior, e como automobilista é menor. Há uma demonstração empírica, corporal, aliás sobre o fato de que usar uma cidade como pedestre é essencialmente diferente do uso como automobilista. Não é por outra razão que verdadeiros batalhões de turistas visitam cidades como pedestres. Essa forma de apreensão da cidade permite interações multisensoriais com as pessoas e o espaço geográfico, com a cidade.

O confinamento no interior de um automóvel conduz o indivíduo que o dirige a relativo apartamento espacial, fazendo com que ele crie outra relação sensorial, uma relação de distanciamento com a cidade. Essa é uma motivação para esta pesquisa; há outras sobre as quais lançamos luz e que compõem a espinha dorsal de nossa reflexão, tais como a quantidade de espaço das vias ocupadas pelos carros, especialmente ao longo das duas últimas décadas, quando se verificou um expressivo crescimento da frota circulante desse tipo de veículo.

Pelos caminhos da cidade, carros e outros meios de transporte de pessoas disputam cotidianamente o espaço nos leitos carroçáveis, tais como os ônibus, as bicicletas e as motocicletas, além das pessoas que se deslocam a pé. Essa disputa é desigual, especialmente nos horários de pico, quando 78% do espaço disponível para a circulação é usado pelos carros, que, no entanto, respondem por apenas um terço das viagens (CORREA, 2012). Nesse quadro, compromete-se a realização da mobilidade cotidiana.

Figura 1 – Uso das principais vias da cidade de São Paulo no horário de pico
Fonte: Correa (2012).

Acreditamos que, a partir da mobilidade cotidiana, é possível evidenciar algumas das transformações ocorridas no espaço urbano ao longo das duas últimas décadas, pois nesse período se verifica um expressivo aumento no tempo médio de realização das viagens, utilizando-se os modais motorizados de transporte rodoviário.

No processo de produção do espaço, quando se abre um loteamento legal ou ilegal, a gleba inicial é dividida em porções menores que acabam por compor os quarteirões (cada qual com certa quantidade de terrenos), entre os quais são deixados espaços que servem à circulação. Criam-se tanto os espaços voltados à produção imobiliária como também as áreas interregnas por onde as pessoas e/ou veículos circulam e cujo espaço disputam: são as vias. Espaços consagrados à circulação, cujo uso é regido por regras e normas, onde os diversos meios concorrem para ocupar a melhor posição e fluir.

Não é possível dizer com certeza quando e onde ocorreu o primeiro congestionamento: momento de saturação das condições de circulação nas vias que implica acréscimo temporal à realização da viagem. Todavia acreditamos que é no atual período que esse epifenômeno tem apresentado maior extensão, difusão e intensidade, graças à grande quantidade de veículos automotores, especialmente carros, circulando pelas vias nos horários de pico.

Nos últimos anos, sobretudo a partir da década de 1990, um problema tem chamado a atenção dos moradores e visitantes da metrópole de São Paulo: trata-se dos longos congestionamentos que se assentam sobre quilômetros e quilômetros de vias da cidade, dificultam a circulação e estendem os tempos de viagem de milhares de pessoas todos os dias. Nesse contexto, os gráficos e as estatísticas de lentidão são retratos frios ante as angústias vividas por quem quer chegar, concluir o objetivo que deu origem à viagem. Em outros termos, os congestionamentos comprometem as condições de realização da mobilidade cotidiana.

A lentidão dos deslocamentos nos coloca diante de uma crise, uma crise da mobilidade cotidiana. A tese que ora apresentamos intenta partir de um sintoma da crise, os congestionamentos que dificultam a realização da mobilidade cotidiana, para discutir alguns aspectos do espaço urbano da metrópole paulistana. Tendo como conjuntura histórica a vigência do Plano Real – programa de estabilização econômica e contenção da inflação, lançado pelo Governo Federal em 1993 – que, em nossa opinião, ocasionou a realização de novos mecanismos de financiamento à produção e ao consumo de bens duráveis no Brasil nos mais diversos setores, dos quais destacamos as estratégias de reorganização espacial da indústria automobilística brasileira e a desconcentração e expansão do processo de verticalização em direção às periferias da cidade de São Paulo.

Acreditamos que o agravamento do problema dos congestionamentos é resultado de um conjunto de fatores que se integram, tais como a densidade da ocupação urbana, a baixa qualidade dos sistemas de transportes coletivos e o traçado da infraestrutura viária, e ainda a interação entre os homens, as máquinas e as vias que compõem o ambiente de condução de um carro. Não é nossa intenção abarcar e discutir todos esses assuntos. O objetivo aqui traçado é, antes de tudo, selecionar alguns elementos que nos permitam discutir a crise da mobilidade na metrópole paulistana.

Nossa hipótese é a de que a crise da mobilidade cotidiana, que vem se acentuando na metrópole paulistana ao longo das duas últimas décadas, é uma expressão espacial do fortalecimento e ampliação das políticas de estímulo ao crédito e ao consumo de bens duráveis – especialmente carros –, estabelecidas a partir da década de 1990. Isso porque tais políticas, ligadas ao arcabouço econômico de orientação neoliberal implantado no Brasil a partir dessa década, resultaram, entre outros, numa sensível ampliação da frota de carros circulando nas vias, em contraposição se verifica o contínuo descaso com o serviço de transporte coletivo.

Da perspectiva econômica, o Plano Real selou a implementação das políticas neoliberais e teve repercussões tanto na esfera da produção quanto na do consumo, além disso, em certa medida, reinstalou nos cidadãos uma confiança que não se via no Brasil desde o Plano Cruzado, de 1986, que, por poucos meses, aqueceu os ânimos dos consumidores brasileiros. Segundo Leitão (2011, p. 148), nos anos 1980 nós

Vivíamos a Idade Média no Brasil. Não se conhecia crédito. Hoje, com o crédito, o mercado está tão forte ao ponto de não ser afetado pela crise mundial como a que estamos vivendo.

Os novos mecanismos de financiamento atingiram diversos setores da atividade econômica, dentre os quais destacamos a construção civil e a indústria automobilística. Assim como foi expressiva a construção de apartamentos pela cidade, do mesmo modo se verificou uma ampliação do consumo de automóveis.

Especialmente, chama a atenção o fato de que em São Paulo, ao longo das últimas duas décadas, tanto a verticalização como os congestionamentos se estenderam e alcançaram variados pontos da metrópole, desde regiões muito distantes, cujas rendas médias *per capita*

são baixas, até regiões mais próximas da área central da cidade⁴; tal fato nos permite discutir a chamada cidade da classe média.

Parte da literatura acadêmica – produzida tendo como referência as décadas anteriores aos anos 2000 – que tratou das questões relativas ao processo de verticalização e dos problemas nos transportes e na mobilidade cotidiana considerava os apartamentos e os automóveis como sendo bens da “classe média”, pois o preço e as condições de financiamento para a aquisição desses produtos restringiam seu acesso às camadas de maior renda e, por conseguinte, atendiam basicamente os estratos sociais mais abastados⁵.

Essa característica da produção acadêmica permite-nos dialogar com as posições presentes na formulação de alguns autores como Maria Adélia de Souza (1994) e Eduardo Vasconcellos (1999): ambos, a partir das conjunturas históricas iluminadas em suas análises, trataram os apartamentos e os carros como bens da “classe média”. Em uma pesquisa profunda sobre o processo de verticalização em São Paulo, Souza (1994, p. 43, grifo nosso) expõe os caminhos escolhidos para realizar sua reflexão:

Fomos buscar nos antagonismos de classe, vivenciados no espaço da metrópole e na imprensa, o material básico para este ensaio. A conflitualidade cotidiana – especialmente vivida pelas classes oprimidas – no espaço da metrópole, quase sempre agravada pela prática do planejamento urbano e das políticas públicas, se constitui, sem dúvida, uma fértil linha de reflexão para se desvendar o mito da metrópole. **Afinal, a verticalização, como se verá mais adiante, configura num espaço privilegiado em relação aos das classes pobres.**

Em outro trecho do trabalho, a autora realiza outra colocação que referenda uma leitura espacial que considera um recorte de renda em sua análise – assim, Souza (1994, p. 72) destaca:

A importância da classe média relativamente ao processo de verticalização estará sempre presente. Isso se evidencia posteriormente, nos anos 70, com a terciarização do tecido urbano, quando à classe média é reservado papel especial pela divisão internacional do trabalho (Oliveira, 1982). É a ela, inegavelmente, que estará destinada a Política Habitacional Brasileira desenvolvida desde então, e que implicava, fundamentalmente, a produção de edifícios.

⁴ Em geral, as metrópoles apresentam maior ocorrência de verticalização na área central, bem como é nessa área que se percebe a maior ocorrência dos congestionamentos – em cidades como Londres e Roma, por exemplo, foi instituído um perímetro em torno da área central cujo acesso se dá mediante pagamento de pedágio, iniciativa que alguns jornalistas e acadêmicos defendem que seja instituída também em São Paulo.

⁵ Pontualmente, foi realizada a construção de conjuntos habitacionais voltados à população de baixa renda, tanto no município de São Paulo, como em alguns municípios da Grande São Paulo, a exemplo dos conjuntos residenciais da Cidade Tiradentes e da Cohab/Carapicuíba, respectivamente.

Os trechos citados acima evidenciam que a política habitacional brasileira tinha uma orientação bastante clara, com um foco bem definido sobre quais parcelas da sociedade seriam beneficiadas por ela.

É possível dizer que algo semelhante ocorria no tangente à política voltada à aquisição de carros. As palavras de Magno Sarlo, vendedor de uma concessionária da Rede Abolição, retratam a situação do mercado automobilístico brasileiro nos anos 1980:

Quando comecei, o mercado brasileiro só tinha quatro marcas: Volkswagen, Chevrolet, Ford e Fiat. **Só comprava carro novo quem era rico ou quem precisava para o trabalho.** Os modelos muito caros, então, eram muito difíceis de vender. Acho que a gente só sobrevivia porque, como a inflação comia o dinheiro da gente, era preciso transformá-lo em produto para manter o valor. Fosse sabão em pó ou carro, o importante era não ficar com o dinheiro (LEITÃO, 2011, p. 57, grifo nosso).

Nesse contexto, apenas uma pequena parcela da população detinha as condições para adquirir carros, mormente aquela que dispunha de maior poder de compra. É o que constata o estudo sobre as condições de circulação na cidade de São Paulo realizado por Eduardo Vasconcellos (1999). O autor é enfático ao afirmar:

Dentre as várias conclusões do estudo, ressalta-se a de que a cidade foi adaptada para a circulação eficiente e confortável das classes médias, no papel de motoristas de automóvel, em decorrência de necessidades econômicas (eficiência) e políticas, estas relacionadas ao fato de as classes médias formadas no período de concentração de renda terem sido as parceiras privilegiadas do regime autoritário, em torno do projeto de modernização conservadora que caracterizou o milagre brasileiro. **O resultado das grandes intervenções físicas e operacionais nas condições de circulação caracteriza o que foi denominado de “formação da cidade da classe média”**, como espaço adaptado às suas necessidades de reprodução social e econômica. (VASCONCELLOS, 1999, p. 11, grifo nosso)

Tanto Souza (1994) como Vasconcellos (1999) declararam apartamentos e carros como sendo bens da classe média e, se considerarmos o período em que escreveram, ambos têm razão em suas afirmações. O fato que colocamos em evidência é que, embora carros e apartamentos continuem sendo bens caros, ao longo das duas últimas décadas houve tanto o aumento da produção de carros e de apartamentos como uma ampliação do mercado consumidor desses bens que, assim, não são mais característicos da classe média, pois passaram a ser mais acessíveis às diversas camadas da população.

Em todos os quadrantes da cidade erguem-se prédios, alguns maiores, outros menores, em ruas estreitas, em avenidas largas, às margens da rodovia: pelos quatro cantos da cidade a construção de apartamentos segue. Áreas que décadas atrás dispunham de poucos prédios,

como a região do Conjunto dos Bancários, no extremo norte da capital, agora recebem a sombra das torres que subiram no entorno dos pequenos prédios construídos nas cercanias da serra da Cantareira nos anos 1970. Da Vila Fonte, localizada no tradicional bairro do Lauzane Paulista, não se podem mais observar os picos da serra como em 1986: agora as torres dispostas lado a lado encobrem a visão. No outro extremo, na zona Sul da cidade, os conjuntos habitacionais Palmares e Cocaia⁶, localizados respectivamente no Jardim São Bernardo e no Grajaú, também não são mais referências, pois a cada ano prédios e mais prédios ganham essa região que antes dispunham apenas de pequenos focos de verticalização, como os conjuntos citados.

O mesmo se pode dizer dos carros, que também ganharam as ruas desses bairros e circulam em vias cada vez mais congestionadas, que se mostram incapazes de absorver a quantidade de carros novos que nelas ingressam todos os dias.

Os congestionamentos correspondem a uma parcela importante da chamada crise de mobilidade, como podemos ver em Rodrigues (2012) e Scaringella (2001) ou, como preferem chamar alguns estudiosos, a exemplo de Rolnik e Klintowitz (2011), (i)mobilidade. Considerando a ocorrência diária de congestionamentos, formulamos hipóteses que podem explicar algumas das causas do que se convencionou chamar de crise da mobilidade ou de (i)mobilidade na metrópole paulistana. Essas hipóteses partem de uma leitura empírica e teórica do problema e constituem o ponto de partida para a análise.

Com isso, indicamos que a análise não se restringe aos congestionamentos *per se*, mas diz respeito a múltiplos processos sociais. A título de ilustração, dizemos que a ampliação do processo de verticalização combinada às ações estatais (como o crescimento dos recursos carreados à construção civil e os incentivos à produção automobilística no país) e privadas (como a busca de crédito para aquisição desses bens, que passaram a contar com condições de financiamento mais acessíveis) são a correia de transmissão para a expansão dos congestionamentos em algumas áreas da cidade.

Vista em perspectiva histórica, de maneira retrospectiva e integrada, a ampliação do número de prédios de apartamentos – cuja legislação obriga a construção de garagens – e de carros, sem a produção da infraestrutura necessária à circulação e sem investimentos significativos em modais de transporte coletivo, culminaram nas duas últimas décadas nas dificuldades de circulação, no agravamento do problema dos congestionamentos e na dificuldade para efetivar a mobilidade cotidiana.

⁶ Ambos constituídos de prédios baixos, com cinco andares.

Cabe aqui uma observação. A produção do espaço urbano na metrópole paulistana é bastante heterogênea em termos socioespaciais. Guardadas as devidas proporções teóricas e de escala, diríamos que as características dos congestionamentos refletem essas diferenças. O que significa dizer que os diversos fatores responsáveis pelo congestionamento, por exemplo, num bairro talvez não sejam exatamente os mesmos que geram esse problema em outro.

Situações como essas ocorrem ao se propor uma pesquisa, pois sempre se cometem algumas arbitrariedades na escolha e no tratamento do fenômeno analisado, pois o ponto de partida, tanto no espaço quanto no tempo, é delimitado a partir de uma interpretação do pesquisador.

Nesse sentido, concordamos com Oliva (2003, p. 5), o qual, ao falar sobre o ato de pesquisar, afirma que

o pressuposto principal foi o de que qualquer definição do objeto de estudos corresponde a um *a priori*. Os objetos de estudos não se apresentam como exterioridades óbvias, independentes dos sujeitos.

Portanto nem os recortes espaciais tampouco os temporais são autoevidentes. Pelo contrário, são construtos intelectuais que balizam a análise. Com isso, afirmamos que o problema aqui analisado não é exclusividade de uma realidade espacial específica, tampouco é exclusivo deste momento histórico, decerto existiram em outros momentos e existem em outros lugares, destarte apresenta algumas características que o singularizam neste momento e nos servem como ponto de partida para a reflexão.

Em matéria recente, publicada no jornal **Estado de Minas** com o sugestivo título “Fábrica de congestionamentos: uma capital a 10 carros por hora”, as jornalistas Paula Sarapu e Valquíria Lopes (2012) informam, baseadas em dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), que houve o acréscimo de 250 carros por dia na região metropolitana de Belo Horizonte, o que representa um incremento de 108,5% na frota de veículos circulante na região em uma década, entre os anos de 2001 e 2011. As mesmas jornalistas afirmam que “As políticas de mobilidade e o investimento em obras estruturantes, porém, estão longe de acompanhar a velocidade de multiplicação da frota” (SARAPU; LOPES, 2012, p. 21).

Assim como em Belo Horizonte, um estudo do Observatório das Metrópoles de autoria de Juciano Martins Rodrigues (2012) mostra que a frota de veículos também aumentou em outras metrópoles brasileiras, tais como Manaus (141,9%) e Goiânia (100,5%), cujos totais de carros mais que dobraram em apenas uma década; conseqüentemente, houve também o agravamento do problema dos congestionamentos. Tal estudo aponta para o fato de

que o problema dos congestionamentos não é exclusivo da capital paulista, ao contrário, estende-se pelas principais regiões metropolitanas do país.

O estudo também analisa a dinâmica de venda de carros pela indústria automobilística em uma década, e aponta para o agravamento do problema dos congestionamentos em algumas metrópoles. Em São Paulo, desde a década 1950 esse problema já era discutido. Segundo Vasconcellos (1999, p. 74, grifo nosso),

Quanto às discussões sobre os problemas de trânsito, principalmente, os relativos **aos congestionamentos**, acidentes e estacionamentos, a primeira fase significativa é aquela da do final da década de 40, em que o país passa por uma mudança radical na sua estrutura política e entra em um novo ciclo de desenvolvimento econômico. Nesta época, São Paulo já tinha cerca de 2 milhões de habitantes e perto de 50.000 veículos e dada a concentração de empregos na zona central, a maioria deles já se dirigia para lá todos os dias.

Àquela época, os congestionamentos ocupavam apenas as vias da área central da cidade e não causavam grandes transtornos à maior parte de sua população, haja vista a pouca difusão social da posse de automóveis naqueles tempos. Na atualidade, porém, o quadro é outro: o problema atinge quem utiliza qualquer um dos meios que circulam pelo modal rodoviário, excetuando-se as motos⁷, cujas características físicas possibilitam que elas fluam entre os veículos que disputam lugar nas vias e consumem os trajetos em tempos mais reduzidos.

As Pesquisas OD realizadas em 1997 e 2007 (METRÔ, 1997, 2007) revelam que em todos os modais rodoviários abarcados em seu escopo houve aumento médio no tempo de deslocamento e, embora se saiba que os carros transportam menos pessoas, a velocidade que eles atingem é ainda superior à dos ônibus.

⁷ O trabalho de Silva (2011) analisa a fluidez das motos, mas focaliza especialmente os riscos inerentes à pilotagem de motocicleta na cidade de São Paulo, haja vista a grande quantidade de acidentes, muitos deles com vítimas fatais, que ocorrem diariamente na cidade.

Gráfico 1 – Tempo de deslocamento em São Paulo (1997-2007)

Fonte: Pesquisa OD (METRÔ, 1997, 2007).

Nesse contexto, diversas reportagens publicadas ao longo dos últimos anos mostram o quão demorado é transitar pelas vias da cidade. Em reportagem publicada pela revista **Veja São Paulo**, em fevereiro de 2011, dez repórteres fizeram os mesmos trajetos em ônibus e carros, e em 17 dos 20 trechos os carros foram mais rápidos. Nos dois trechos em que os carros demoraram mais tempo que os ônibus, o ponto inicial era a região central da cidade, onde há corredores exclusivos para ônibus e ao longo do percurso os ônibus contam com esse recurso em outros trechos do caminho. (BARROS, 2011)

O teste dos coletivos
Distância Tempo de ônibus Tempo de carro										
Linha	Ida			Volta			Velocidade média do ônibus	Lotação	O QUE OS USUÁRIOS DIZEM	
978L-10 T. Vila Nova Cachoeirinha - T. Princesa Isabel	16 km	57 min	34 min	14 km	52 min	45 min	16 km/h	Na ida, o ônibus saiu cheio do terminal, com passageiros nos degraus de entrada do veículo	<i>"Vou dormindo e programei o cérebro para acordar sempre um ponto antes do meu."</i> Jerusa Santos, 45, enfermeira	
8400-10 T. Pintuba - Praça Ramos de Azevedo	16 km	1h07	28 min	14 km	1h01	58 min	14 km/h	Na ida, algumas pessoas não conseguiram embarcar nos pontos, de tão cheio que estava o ônibus	<i>"Pego duas linhas que vão lotadas e passo quatro horas do dia dentro de ônibus."</i> Camila Santos, 19, auxiliar de cobrança	
702P-10 T. Penha - Pinheiros	21 km	1h25	1h10	21 km	1h45	1h30	13 km/h	Mesmo com trinta pessoas de pé, menos que a capacidade (de 48), já existia desconforto	<i>"Às vezes tem lugar vazio, mas mesmo assim fico de pé, para não me desacostumar."</i> Ismael da Silva, 23, office boy	
8700-51* T. Campo Limpo - Estação da Luz	20 km	1h50	1h30	20 km	1h07	2h07	13 km/h	Na volta, o ônibus articulado atingiu a capacidade máxima, de 120 pessoas (sentadas e de pé)	<i>"O ônibus me cansa e me machuca mais do que fazer faxina o dia inteiro."</i> Dulcineide Bispo, 40, doméstica	
695T-10 T. Capelinha - Metrô Vila Mariana	17 km	1h04	37 min	17 km	1h16	2h	14 km/h	Na volta, a capacidade excedeu a permitida e já não era possível contar as pessoas de pé	<i>"Sempre tem quem tenta se dar bem na fila, e até sai briga para entrar no ônibus."</i> Andréia Sales, 19, caixa	
6400-10 T. João Dias - Terminal Bandeira	17 km	1h	50 min	22 km	1h10	1h	18 km/h	O biarticulado extrapolou sua capacidade, de 190 pessoas, no fim do trajeto da volta	<i>"Em vez de aumentar a tarifa, deveriam aumentar o corredor — é muito estreito."</i> Maria do Socorro, 35, copeira	
3391-51 Cidade Tiradentes - Vila Prudente	24 km	1h10	45 min	24 km	A empresa que opera a linha estava em greve		20 km/h	Na ida, foi vazio: chegou uma hora atrasado e as pessoas já tinham desistido. Na volta, nem apareceu	<i>"De manhã, o ônibus é vazio e às vezes atrasa. Mas, à tarde, é lotado e vive quebrando."</i> Roseli de Souza, 43, bancária	
5141-10 T. Sapopemba/ Teotônio Vilela - T. Cordeiro	20 km	1h23	1h10	21 km	1h41	1h23	13 km/h	Houve superlotação na volta, com 45 pessoas de pé, quando o máximo permitido é 29	<i>"Há muita demora no embarque e no trajeto. Só uso porque realmente preciso."</i> Roberta Mendonça, 45, recepcionista	
5391-10 T. Jardim Ângela - Largo São Francisco	23 km	1h47	1h08	23 km	2h01	1h20	12 km/h	Na ida, houve empurrões para subir nos pontos; na volta, a lotação excedeu em 25 pessoas	<i>"Já tentei voltar mais tarde para casa, mas os ônibus ficam lotados até as 22 horas."</i> Elaine Cruz, 37, doméstica	
907M-10 Metrô Vila Madalena - Berrini	14 km	1h02	42 min	16 km	1h14	45 min	13 km/h	A lotação atingiu o ápice de quinze passageiros em pé, tanto na ida como na volta	<i>"Ônibus demora mais do que carro, mas o desta linha nunca lota. Faz falta é ar-condicionado."</i> Nelson Carneiro, 23, jornalista	

* A linha não tem trajeto de volta, foi preciso

pegar dois ônibus: Circular do Butantã (10km/40min) e Pinheiros-Terminal Campo Limpo (10km/27min)

Figura 2 – O teste dos coletivos

Fonte: BARROS (2011).

Num exercício de reportagem, a revista **Época** de março de 2008 entrevistou Reginaldo Andrade, funcionário do Departamento de *Marketing* da montadora Ford. Segundo Andrade, “são quatro horas perdidas, literalmente, todos os dias. Eu poderia fazer um curso ou ir à academia. Mas estou sentado no banco do carro, sem fazer nada” (MASSON, 2008, p. 102). É irônico que Andrade se queixe do tempo despendido diariamente para deslocar-se, pois quanto mais satisfatoriamente realizar sua função de ajudar a alavancar as vendas da empresa em que trabalha, pior será seu deslocamento cotidiano.

A lentidão no deslocamento verifica-se pela quase prostração dos veículos que, nos horários de pico, arrastam-se pelas vias da cidade, dada a intensidade dos congestionamentos que faz com que eles praticamente permaneçam nas vias por horas, como no exemplo apontado.

Há, todavia, um desafio teórico a ser enfrentado quando se analisa a dinâmica dos congestionamentos, qual seja, o de não tomá-los como elementos permanentes da cidade, pois se trata de epifenômenos que se desenvolvem espacialmente e com periodicidade relativamente definida. Nesse sentido, os congestionamentos estão para os estudos urbanos como as chuvas estão para os climatólogos. Ou seja, são manifestações passíveis de ocorrer e que ocorrem com relativa e conhecida frequência, podem ser monitorados e analisados e, em alguma medida, já se sabe suas causas e consequências, mas o que eles guardam de mais preciso nessa analogia é o fato de serem descontinuados e impermanentes. Tal desafio consiste em refletir a respeito de uma realidade que *mutatis mutandis* se manifesta e se dissolve, mas deixa seus sinais e consequências marcadas no imaginário social daqueles que a vivenciam.

É certo que os congestionamentos ocorrem com alguma frequência, nos chamados horários de *rush* – aqueles em que há uma maior propensão à ocorrência dos congestionamentos –, mas eles não são constantes nem possuem limites fixos e rígidos. Pelo contrário, apresentam-se difusos, ainda que as áreas interiores e as vias que compõem os limites do chamado centro expandido da cidade de São Paulo – área contida no interior do polígono – corriqueiramente apresentem inadequadas condições de trânsito.

Em 1997, a PMSP definiu que as vias as quais limitam os contornos do centro expandido e toda a extensão interna a essa área passariam a ser alvo de uma política de restrição à circulação de carros, popularmente conhecida como rodízio municipal de veículos⁸. A iniciativa tinha como pressuposto oficial melhorar as condições de qualidade do ar na cidade, através da redução dos congestionamentos que seria obtida com a redução de cerca de 20% da frota em circulação nos horários de pico. É notável o gasto energético e os impactos ambientais decorrentes da circulação viária em São Paulo.

No ano de 1995, o governo do Estado de São Paulo já havia adotado uma medida, através da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb), para reduzir os níveis de poluição atmosférica. Os dados da Cetesb mostravam que entre 1981 e 1994 os níveis dos principais poluentes atmosféricos atingiram valores alarmantes, especialmente no inverno (CETESB, 1996). Segundo o estudo, há uma maior concentração das partículas inaláveis em julho, e “as ultrapassagens do padrão diário (RMSP e Cubatão-Vila Parisi) vêm aumentando ao longo dos últimos anos, e ocorreram principalmente entre os meses de julho e

⁸ O nome oficial da atividade de restrição à circulação é Operação Horário de Pico, conforme denominação da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), órgão responsável por sua implementação e fiscalização.

setembro” (CETESB, 1996, p. 42), sendo que o mesmo pode ser dito em relação à fumaça e ao monóxido de carbono, este último com um agravante, dado que os níveis de alerta estendem-se por um período maior, de maio a setembro, portanto dois meses a mais que os outros poluentes citados. O ozônio, por sua vez, tem maior concentração no verão, segundo o estudo:

Nos meses de verão e outono também são observadas ultrapassagens frequentes, sendo que estas ultrapassagens são de menor monta nos meses de inverno. O comportamento deste poluente, com poucas violações no inverno, é exatamente inverso ao dos outros poluentes analisados (PI, CO e Fumaça), que se manifestam com maior intensidade nesse período, como já visto anteriormente. (CETESB, 1996, p. 44)

Amparado pelos resultados de estudos técnicos realizados pela Cetesb (1996), como o citado acima, o Governo do Estado de São Paulo decidiu instituir uma política de restrição à circulação de cerca 20% da frota de veículos⁹. Tal medida foi instituída através da Lei nº 9.358/96, que dispõe:

Artigo 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a implantar Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana de São Paulo, durante o ano de 1996, na época compreendida entre o início de maio e o final de setembro, durante os períodos necessários para prevenir episódios críticos de poluição do ar, tendo em vista as condições climáticas e a concentração de poluentes em desconformidade com os padrões de qualidade legalmente estabelecidos. (SÃO PAULO - Estado, 1996)

Os resultados obtidos inicialmente foram bons, pois se verificou uma redução na concentração de poluentes, mas os efeitos mais significativos foram observados no tocante à circulação nas vias da RMSP.

Aproveitando-se desse fato, o então prefeito do município de São Paulo Celso Pitta decidiu adotar uma política de restrição à circulação de veículos nas vias limites e no interior do centro expandido, nos horários mais movimentados (horário de *rush*: entre 7 e 10 horas, e entre 17 e 20 horas). A medida foi colocada em vigor através do Decreto-lei nº 37.085/97 (SÃO PAULO - Município, 1997b). Assim, teoricamente 20% da frota parou de circular nos

⁹ Esse percentual é um número de referência, porém é um valor impreciso, especialmente porque é facultado ao comprador de um carro indicar o último algarismo de sua placa. Assim, é possível que em alguns dias o percentual que não possa circular nos horários restritos seja maior ou menor. A Rádio SulAmérica Trânsito, cujo trabalho lida diretamente com a circulação de automóveis em São Paulo, aponta, através de seus locutores, que, via de regra, nas sextas-feiras há um número maior de carros circulando nos horários de pico. Uma hipótese para explicar isso seria a de que os compradores escolhem algarismos restritos em outros dias para que possam, por exemplo, viajar no início da noite de sexta sem uma restrição legal.

horários restritos e houve uma diminuição no volume dos congestionamentos, fato que conteve o problema em curto prazo; no entanto há que se observar que desde 1997 houve expressivo crescimento da frota de carros da cidade de São Paulo.

A título de exemplo, segundo um estudo realizado pela CET (2010), as velocidades médias de circulação nas vias da metrópole aferiram redução de cerca de 20% nos períodos da manhã e da tarde em São Paulo nas últimas duas décadas. Houve também um aumento nos índices de lentidão e na taxa de motorização¹⁰, de acordo com os dados da Pesquisa OD, realizada pelo Metrô (1997): em 1987 essa taxa era de 141 carros por mil habitantes; 20 anos depois, o mesmo índice apontava um aumento, atingindo a casa de 184 carros para cada mil habitantes. Portanto é possível inferir que, já no último quartel dos anos 1990, eram claros os sinais de esgotamento das condições gerais de circulação viária nessa área da cidade. A extensão e a intensidade que os congestionamentos atingem na atualidade permitem questionar se a saturação observada em algumas vias que compõem os eixos de acesso às extremidades da cidade também não indica o mesmo problema verificado nas cercanias do centro expandindo mais de uma década atrás.

Nesse contexto, tanto os benefícios ambientais como os benefícios viários decorrentes da redução do número de veículos em circulação no centro expandido foram perdendo a eficácia ao longo dos anos.

É importante enfatizar que, embora os congestionamentos já existissem, em sua raiz eles não são iguais, uma vez que o conjunto das causas, a intensidade e a extensão atuais guardam características não observadas em outros momentos históricos.

O aumento na quantidade de carros circulando é um dos fatores que contribuem para a ampliação de um dos problemas mais visíveis da metrópole paulistana: os congestionamentos¹¹, que de certa maneira, se tornaram um fator identitário, uma parte do imaginário social quando se descrevem as características de São Paulo. Esse é um ponto de destaque, pois os congestionamentos se concentravam nas vias onde se aglomeram as atividades de comércio e serviços, mormente contidas no interior da área batizada de centro expandido da cidade de São Paulo (área formada pelas vias marginais aos rios Tietê e Pinheiros, avenida dos Bandeirantes, Tancredo Neves, rua das Juntas Provisórias, avenida Luis Inácio de Anhaia Mello e Salim Farah Maluf, até fechar novamente a área na marginal

¹⁰ A taxa de motorização corresponde à relação entre a população e a quantidade de veículos.

¹¹ Manifestações que ocupam as vias, acidentes e incidentes provocados pelas mais diversas causas, tais como imperícia, imprudência e negligência dos envolvidos no cotidiano do tráfego, todos esses fatos podem resultar em congestionamentos.

Tietê), e o que se verifica ao longo dos dois últimos decênios é uma gradual expansão dos congestionamentos em direção às diversas áreas da cidade, muitas delas bem distantes da área central.

Mapa 1 – São Paulo – Zona do rodízio municipal de veículos

É cada vez mais presente a ocorrência de congestionamentos em áreas muito distantes do centro do município de São Paulo, como na avenida Dr. Luís Aires, situada na zona Leste da cidade, a cerca de 20 km da Praça da Sé, marco zero da cidade, que é hoje uma de suas vias a apresentar maior lentidão, ou na avenida Senador Teotônio Villela, situada no extremo sul, a cerca de 26 km do marco zero (CET, 2010). Essas duas vias servem de ligação entre alguns bairros situados nos limites periféricos das respectivas zonas da cidade onde se localizam e a área central do município de São Paulo, e apresentam altos índices de congestionamento nos horários de pico.

À luz da realidade até aqui apresentada, como fica a mobilidade cotidiana?

Ao longo do próximo capítulo desta tese, capítulo dois, dialogaremos com alguns autores cujas obras nos permitam apresentar uma noção de mobilidade cotidiana.

Atualmente, a temática da mobilidade está mais em voga que outrora e tem sido discutida por diversos autores, tais como Urry (2007), Augé (2010) e Cresswell (2006). Oriundos de diferentes campos do conhecimento, esses três autores enfocam a mobilidade a partir de uma perspectiva bem ampla e abrangente. Nesse sentido, o termo mobilidade cobriria desde os fluxos imateriais, como os de informação e dinheiro¹², até o fluxo de pessoas. Por conta disso, ao discutirem os fluxos cotidianos intrametropolitanos, todos eles, com maior ou menor ênfase, revelam quais fluxos reestruturam as redes metropolitanas de circulação¹³, tanto para o transporte individual quanto para o transporte coletivo.

Na geografia brasileira, essa temática também tem sido explorada¹⁴, com menos ênfase, porém, que em outros campos do conhecimento; destacamos aqui três trabalhos que, por ângulos diferentes, enfocam a relação entre os automóveis e a cidade de São Paulo e, por conseguinte, a mobilidade cotidiana. Referimo-nos aos trabalhos de Schor (1999), Balbim (2003) e Oliva (2003), todos defendidos em nível de doutorado no Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo. Outro trabalho recente é o livro intitulado **Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas**, publicado em 2011 e organizado por Márcio Rogério Silveira. Nessa obra, a partir da análise das diferentes estruturas viárias e modais de transporte que vertebram o território brasileiro, alguns autores

¹² Associados aos fluxos comunicacionais.

¹³ Uma vez que as vias passam a estruturar o território.

¹⁴ A título de observação, analisando os anais dos últimos quatro Encontros Nacionais de Geógrafos realizados respectivamente em São Paulo (SP) (2006), Rio Branco (AC) (2008), Porto Alegre (RS) (2010) e Belo Horizonte (MG) (2012), apenas nos dois últimos houve salas para a discussão de trabalhos relacionados a essa temática, e nesta última edição a sala contava com apenas 25 trabalhos, dos quais se podem destacar cinco que, de fato, discutiam profundamente a questão.

realizam uma leitura analítica acurada de elementos que impactam a mobilidade cotidiana. Vale lembrar que, por ser um livro de artigos cujo eixo orientador não é propriamente a mobilidade cotidiana, nem todas as contribuições versam diretamente sobre o assunto.

É possível dizer também que, no âmbito da geografia, não conhecemos muitos outros estudos pretéritos que enfocaram essa discussão. Mas é digna de nota uma obra de Pierre George (1983), a **Geografia Urbana**. Nesse livro, ao realizar a análise dos fluxos no percurso casa-trabalho e trabalho-casa, o autor enfoca a mobilidade cotidiana. Dessa perspectiva, é possível dizer que a discussão sobre a mobilidade cotidiana estava já posta, embora não fosse nem de longe o tema principal do estudo. Segundo nossa interpretação, essa posição secundária ocupada pela temática está diretamente associada à baixa capilaridade percebida pelos automóveis em contraposição à extensão e à eficácia da rede de transportes em Paris, local que serve de objeto analítico para o autor.

Atualmente, os automóveis, esses objetos técnicos, apresentam grande influência na produção do espaço nas metrópoles. Não obstante é possível encontrar na obra de George (1983) um ponto inicial de leitura relativa à mobilidade cotidiana.

O terceiro capítulo de nossa tese tem como foco a constituição do rodoviarismo no país, bem como a análise das estratégias de reprodução do capital por meio de um panorama acerca da organização espacial da indústria automobilística brasileira, que passou, nos albores do Plano Real, por uma ampla reestruturação, alçando o país ao patamar dos maiores produtores e consumidores de automóveis do mundo.

Ao tratar desse assunto, nosso intuito não será o de traçar uma história da indústria automobilística no Brasil, senão destacar as alterações pelas quais esse ramo industrial passou nas duas últimas décadas, pois notadamente houve uma grande transformação, a partir da década de 1990, quando o então presidente da República Fernando Collor de Mello, precursor do neoliberalismo no Brasil, abriu o mercado brasileiro às importações de veículos estrangeiros.

Além da abertura à concorrência com produtos importados, algumas outras medidas foram implantadas, tais como a permissão para a instalação de novas fábricas de automóveis no país e a adoção de medidas fiscais que viabilizaram a alteração dos processos produtivos da indústria automobilística nacional e reinseriu, agora em outro patamar, os automóveis produzidos no Brasil no mercado internacional. O resultado é que desde então a indústria automobilística passou a bater recordes de produção e lucratividade, com declínios pontuais, ao longo do período estudado.

Em nosso quarto capítulo, faremos uma breve discussão que visa a iluminar o modo como a conjuntura histórica circunstanciada pelo Plano Real foi importante no sentido de refletir, numa escala espacial ampliada, a crise da mobilidade. Nesse sentido, o ano de 1994 demarca um recorte temporal em nossa pesquisa, por conta da circulação da nova moeda, um momento específico da história econômica do Brasil que, pautada pelo monetarismo, trouxe ao país estabilidade monetária dentro dos parâmetros neoliberais.

O Plano Real teve como principal bandeira o controle da inflação; para tanto, lançou mão inicialmente de uma abertura do mercado nacional à concorrência com produtos estrangeiros, ao mesmo tempo mantinha uma política de juros altos que visava a atrair fundos para compor as reservas cambiais que serviram de lastro à nova moeda – em consequência, aumentavam-se os impostos e encargos estatais para remunerar esses investidores.

No quinto capítulo de nossa tese, faremos a discussão acerca dos limites espaciais da pesquisa realizada, pensando a relação entre o congestionamento na cidade de São Paulo e a relação dessa cidade com sua região metropolitana.

No caso da RMSP, existe uma série de dados que nos permitem realizar uma aproximação a respeito das condições de mobilidade na integralidade da região, todavia optamos por centrar os esforços analíticos na cidade de São Paulo. Para tanto nos valem os dados obtidos pela Pesquisa OD do Metrô de São Paulo (1997, 2007).

Desde 1967, a cada decênio, o Metrô realiza uma ampla pesquisa que visa a coletar informações a respeito de algumas variáveis que influenciam as condições de circulação e mobilidade cotidiana na região metropolitana de São Paulo – é a chamada Pesquisa OD¹⁵. Na verdade, a referida pesquisa é composta por duas pesquisas distintas, como esclarece Paiva (2007a, p. 1):

Pesquisa Origem-Destino é o resultado de duas pesquisas distintas e complementares, denominadas Pesquisa Domiciliar e Pesquisa de Linha de Contorno. A primeira levanta os dados sobre as viagens internas à área de pesquisa; a segunda, os dados das viagens externas com origem ou destino no interior da área de pesquisa, e ainda viagens que simplesmente atravessam a área de pesquisa.

Neste trabalho, utilizamos os resultados das Pesquisas OD referentes aos anos de 1997 e 2007 (METRÔ, 1997, 2007). Para fins analíticos e de comparação, adotamos um procedimento metodológico original, cujo objetivo foi viabilizar o tratamento e o

¹⁵ A próxima pesquisa, a ser realizada entre 2012 e 2013, ganhará o nome de Pesquisa de Mobilidade. A alteração expressa, de certa maneira, a adoção de um “termo do momento”. É importante ressaltar que o conteúdo da pesquisa não mudará, apenas o nome.

agrupamento dos dados de uma maneira que pudéssemos criar unidades territoriais comparáveis entre si. O que fizemos foi reagrupar as zonas de pesquisa definidas pelo Metrô (1997, 2007), já que na pesquisa referente ao ano de 1997 a Grande São Paulo foi dividida em 389 zonas de pesquisa, enquanto a de 2007 dividiu a mesma área em 460 zonas, o que, em princípio, as torna incomparáveis.

Em relação aos municípios da Grande São Paulo, procedemos ao agrupamento das zonas de pesquisa reconstituindo a área territorial de cada município. Esse tratamento cria uma área comparável que nos contempla. Assim, é possível ter um panorama de cada um dos municípios, comparar suas dinâmicas e estabelecer um panorama dos fluxos em direção à metrópole.

Para o município de São Paulo procedemos de maneira diferente: fizemos o agrupamento por subprefeituras, primeiro porque esse município é o polo central de nossa análise e também porque é onde se verifica a crise de mobilidade de modo mais agudo. Embora as subdivisões das pesquisas de 1997 e 2007 sejam diferentes, em ambas a base para a subdivisão foi a mesma unidade administrativa: os distritos do município de São Paulo. A título de exemplo, o distrito do Brás foi dividido em duas zonas para a pesquisa de 1997, já em 2007 a mesma área foi subdividida em cinco zonas. Se fizermos a análise *ipsis litteris*, não haverá correspondência entre os zoneamentos estabelecidos para as duas pesquisas, todavia ao restituí-las tendo como referência os distritos da cidade, a comparação é procedente.

Após reconstituirmos os distritos do município, realizamos um novo agrupamento, desta vez tendo como produto as áreas correspondentes às subprefeituras. A opção por essa unidade administrativa tem também uma razão pragmática: a possibilidade de associar nossas informações a outras mensuradas pela PMSP, que utiliza essa subdivisão como base para o agrupamento e a divulgação de diversas informações municipais. Assim procedendo, não restituímos a realidade, apenas conformamos um quadro de aproximações sucessivas que possibilita a realização de nossa análise¹⁶.

Essa metodologia nos permite representar cartograficamente um conjunto de informações que condicionam a realização da mobilidade cotidiana em São Paulo.

Numa região metropolitana, a cidade central é o núcleo principal: a metrópole. Esse é o primeiro fator que nos leva a limitar a análise apenas ao município de São Paulo, todavia

¹⁶ Outras fontes de informações, como a Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio (Embraesp) para os dados de verticalização e o IBGE para os dados relativos à renda, também tiveram suas informações trabalhadas para corresponderem às áreas das subprefeituras, conforme a própria PMSP divulga em um de seus *websites* (<infocidade.prefeitura.sp.gov.br>).

não é o único. O segundo fator é que a crise de mobilidade – embora possa estar presente em alguns municípios da região metropolitana, especialmente os diretamente limítrofes, os mais populosos e aqueles onde a população detém maior poder econômico, tais como Santo André, São Bernardo, Guarulhos e Osasco¹⁷ – é mais expressiva exatamente na cidade de São Paulo, não obstante os efeitos cumulativos decorrentes dos problemas de circulação irradiarem em direção aos municípios vizinhos através das vias de ligação entre as cidades, especialmente as rodovias. Há ainda um caráter jurídico, haja vista que as leis de restrição à circulação de veículos (carros, ônibus e caminhões) são de caráter municipal, e São Paulo foi o pioneiro na implantação dessas restrições¹⁸, com a zona do rodízio em 1997.

Por fim, embora a RMSP tenha sido criada em 1973, não há, apesar da existência da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), uma política de transporte ou mobilidade que abarque todos os seus municípios, persistindo diversos problemas de ligação entre eles. A título de exemplo: não há ônibus que façam a ligação direta entre os municípios de Osasco e Carapicuíba, na Grande São Paulo, o que significa dizer que mesmo para deslocamentos curtos o cidadão precisa pagar duas tarifas, pois os ônibus de cada um dos municípios circulam apenas até o limite com o outro.

Questões como essa demonstram uma desarticulação no processo de gestão da região metropolitana, muito embora estejamos nos referindo a localidades cuja integração tenha há muito ocorrido. A título de ilustração, a RMSP foi pioneira no cenário produtivo da indústria automobilística nacional. Nela se instalaram as primeiras indústrias do ramo no país¹⁹, respectivamente a General Motors (GM), em São Caetano do Sul, em 1925; a Volkswagen, em 1959, e a Ford²⁰, em 1967, em São Bernardo do Campo (SÃO PAULO - Estado, [s.d.]).

¹⁷ É seguro que nas cidades citadas a mobilidade cotidiana tem sido comprometida nos últimos tempos. Em relação ao município de Osasco, nossa experiência familiar como residentes da cidade desde 1988, mais especificamente numa borda próxima a Carapicuíba, permite testemunhar que tanto a verticalização quanto os congestionamentos cresceram em diversos bairros. Ali, na última década, tem sido cada vez mais intenso o processo de verticalização, bem como é perceptível o aumento no número de veículos circulando.

Por outro lado, quem circula pelas rodovias Presidente Dutra, Fernão Dias ou Ayrton Senna, na região de Guarulhos, depara-se com uma grande quantidade de prédios nas cercanias desses eixos viários. A área central desse município também sofre com uma grande quantidade de quilômetros de congestionamento, o que também pudemos presenciar durante uma experiência de trabalho de cinco anos nesse município.

¹⁸ Posteriormente alguns municípios da RMSP implantaram leis de restrição à circulação de caminhões em algumas vias.

¹⁹ Há uma pré-história da indústria automobilística no Brasil que envolve oficinas e pequenos galpões de construção quase artesanal de veículos. Ford e Volkswagen, por exemplo, antes de montarem suas grandes fábricas no Brasil haviam se situado em pequenos galpões, respectivamente nos bairros do Ipiranga e do Brás na capital paulista.

²⁰ A Ford já montava veículos no Brasil desde a década de 1910.

Essas cidades compõem a chamada região do ABC, situada na porção sudoeste da metrópole paulistana.

Por conta da produção industrial apresentada no eixo sudeste da capital, ali se formou um dos primeiros eixos de expansão urbana que realiza a ligação entre a cidade de São Paulo e as cidades da região metropolitana. A dinâmica econômica emanada a partir da capital paulista induziu a expansão de outros eixos de produção do espaço, cada qual seguindo certa cadência, em consonância com o desenvolvimento obtido ao longo do tempo.

A direção dos eixos de expansão apresenta íntima relação com os eixos de circulação. Conforme Meyer, Grostein e Biderman (2004, p. 35, grifo nosso),

no início do século a cidade de São Paulo se havia constituído numa forma de núcleo urbano relativamente estruturado com arredores articulados. O próprio Richard Morse sustenta que São Paulo é uma das cidades que mais bem ilustraram seu processo de desenvolvimento urbano, uma clara tendência das cidades latino-americanas de crescerem de **forma centrípeta, incorporando território e concentrando funções**. Essa observação do historiador oferece um ponto de partida para a compreensão da estrutura metropolitana de São Paulo. Pois, ao fechar o século XIX, a articulação do núcleo central da cidade com seu entorno imediato ocorreu, pelo menos num primeiro momento o seu principal sistema de transporte urbano. Apesar de incipiente, o transporte público ligou o núcleo central às suas áreas de expansão, à moradia e servindo tanto à casa burguesa quanto ao cortiço operário. Simultaneamente, a rede ferroviária já iniciava a organização dos arredores industriais e de habitação suburbana.

A análise da estruturação metropolitana através desses grandes eixos de comunicação é, de certa forma, decisiva e justifica a afirmação de que São Paulo nasceu metropolitana.

Assim, ao longo dos anos, as cidades foram criando eixos de expansão e contato, incorporando algumas áreas já povoadas que tinham tênue ou nenhuma ligação com o núcleo central. Foi um período em que se desenvolveu o processo caracterizado pela expansão horizontal da área urbana, marcado pela ampliação e incorporação das áreas periféricas, que ficou conhecido como padrão periférico de urbanização e foi estudado por autores como Bonduki (1983)²¹.

A criação desses extensores urbanos, usando a expressão de Santos (1990), foi tão intensamente utilizada que atualmente vivemos uma metrópole cujas fronteiras não são mais percebidas, a não ser pela observação de determinados marcos (placas, faixas, monumentos etc.) que sinalizam o fim de um município e o início do outro: é o chamado processo de conurbação.

²¹ Bolaffi (1979) chama o “processo de “padrão periférico de crescimento”. Altera-se a terminologia e alguns traços de interpretação, mantém-se, porém, o processo.

A cidade de São Paulo metropolizou as cidades vizinhas, ampliou sua área de influência, atingindo inclusive áreas muito distantes, cujos limites não é mais fácil apreender. Podem ser aqueles limites da RMSP, tais como estabelecidos pela Lei Complementar nº 94 de 1974 (SÃO PAULO - Estado, 1974); aqueles da cidade-região, conforme as análises de Lencioni (2006); os definidos pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa) nos estudos que estabeleceram a macrometrópole (SÃO PAULO - Estado, 2012); ou ainda as influências que abrangem a esfera nacional, como afirma a última edição da publicação do IBGE (2008) **Regiões de Influência das Cidades** (Regic).

Alguns autores mostram que desde os anos 1970, pelo menos, a cidade de São Paulo tem diminuído seu ritmo de crescimento horizontal; em oposição, porém, a cidade cresce verticalmente, especialmente, mas não apenas, nas áreas em que os terrenos têm menores preços. Com o advento do Plano Real, ficou mais patente a expansão do processo de verticalização que se desenvolveu em múltiplas direções, tanto em áreas periféricas onde anteriormente seu alcance era menor, como também na área central e arredores, onde o processo foi desenvolvido pioneiramente. Esse é o caminho que conduz a análise realizada em nosso sexto capítulo.

Segundo dados da Secretaria Municipal do Planejamento, Orçamento e Gestão (Sempla), no período estudado a tipologia de uso do solo que mais cresceu na cidade de São Paulo foi a construção de uso residencial vertical: entre 1995 e 2010, houve crescimento de aproximadamente 55% no uso residencial de médio padrão e de cerca de 75% e 98% respectivamente para os usos residenciais verticais de alto e baixo padrão (SÃO PAULO - Município, [s.d.]). Acreditamos que, embora haja grupos empresariais atuando em diversos nichos da produção vertical, existem também aqueles que atuam produzindo exclusivamente para apenas alguns segmentos de renda. Isso implica considerar que, simultaneamente, os diversos agentes estão produzindo seguindo as diretrizes traçadas setorial e individualmente, e quando analisamos os dados encontramos um conjunto mais expressivo. Analisado em um único conjunto, o padrão de crescimento vertical cresceu 65%.

Gráfico 2 – Evolução da área construída no município de São Paulo, por tipo de uso do solo – % (1995-2010)

Fonte: São Paulo - Município ([s.d.]a).

Os dados mostram que apenas uma categoria de uso supera o padrão residencial vertical: é a categoria de uso genérica, que percentualmente mais cresceu; na terceira posição aparecem as edificações cujo uso nos chama a atenção: as construções de garagens, que cresceram quase 90% (SÃO PAULO - Município, [s.d.]a). Os percentuais obtidos pelas categorias que envolvem o uso residencial vertical e o uso para garagens nos chamam a atenção, todavia não dispomos de dados confiáveis que nos permitam representar os eixos de expansão das áreas construídas exclusivamente para serem garagens.

Ao analisar a verticalização, nosso intuito é discutir como o conjunto concentrado dessas construções tem um potencial de impacto negativo para a circulação e a fluidez viária em São Paulo, o que acabou por agravar a crise de mobilidade nessa cidade.

Em nosso sétimo capítulo procuramos aprofundar a análise das condições de circulação na RMSP. A reflexão se desenvolve discutindo sobre o carro como objeto de desejo, a quantidade e a distribuição dos carros na metrópole; depois tecemos considerações sobre as noções de trânsito, congestionamento, fluidez viária e tempo; por fim ressaltamos os negócios que emergiram das fileiras de carros, tanto aqueles mais simples – como os vendedores ambulantes que se enfileiram nos corredores entre os carros e oferecem seus produtos em vias importantes da cidade –, quanto aqueles mais sofisticados, que usam virtualmente os congestionamentos – desde uma rádio que fez do trânsito seu objeto

prioritário de análise aos aplicativos de *smartphones* que vendem produtos e serviços em uma rede social colaborativa de mapeamento da cidade.

Segundo dados do Detran-SP (sítio eletrônico), a frota paulistana atingiu em 2013 aproximadamente sete milhões de veículos; mas há controvérsias quanto a esse dado, pois a instituição não prima pela atualização constante dos bancos de dados – a título de exemplo, segundo reportagem da revista **Veja São Paulo** (BARROS, 2011), nesse cômputo há 215 carros emplacados em 1901! Certamente, esses veículos não mais circulam cotidianamente pelas vias da cidade de São Paulo.

Assim, numa leitura mais realista, a CET (2011a) estima que havia cerca de 3,8 milhões de veículos em circulação em São Paulo em 2010, dado próximo ao computado pela pesquisa do Metrô (2007), o que torna esse número mais confiável que o do Detran-SP (sítio eletrônico). Destarte, cabe a seguinte indagação: como e onde esses carros estão distribuídos pela cidade de São Paulo? Os dados da Pesquisa OD (METRÔ, 2007) nos permitem mensurar onde estão as famílias que possuem um maior número de veículos. Ainda assim, caberia um questionamento: o fato de ter aumentado o número de veículos não indica que efetivamente as pessoas saíam com seus carros. Nesse caso, trataríamos da posse do bem, e não do uso.

Cotejados à luz dos eixos de expansão das áreas de verticalização, da localização dos polos de trabalho (em ramos diferentes) e das condições de renda nas subprefeituras, esses dados nos permitem perscrutar nossas hipóteses iniciais. Uma delas indica a necessidade de rever a tese sobre os “bens de classe média”, pois acreditamos tais bens perderam o *status* “de classe média” e passaram a ser acessíveis também às camadas sociais de menor renda.

A difusão espacial e o uso dos carros geraram diversos conflitos de uso nos caminhos da metrópole, pois ante a crise de mobilidade outros veículos que são mais ágeis e ocupam menos espaço passaram a ser utilizados para os deslocamentos cotidianos, como as motocicletas; também houve campanhas de incentivo ao uso de bicicletas, além dos deslocamentos a pé, que cresceram no período. Nesse contexto, os conflitos tornaram-se patentes e colocaram em evidência o peculiar traçado das vias que compõem a metrópole. Trata-se de uma trama cuja configuração herdou uma orientação preferencial e recebeu novos incrementos viários ao longo do tempo, que foram justapostos e se encaixaram-se no traçado antigo: o resultado é um mosaico viário cujas características facilitam a formação de congestionamento nas principais vias do sistema.

As condições acima mencionadas foram captadas e capitalizadas, transformadas em negócios, dos quais destacaremos três: os vendedores ambulantes que se espalham pelos cruzamentos da cidade, a Rádio SulAmérica Trânsito e o aplicativo de celular *Waze*.

De um lado, discutiremos os vendedores ambulantes que oferecem seus mais diversos produtos aos motoristas e batalham para ocupar os pontos mais nobres da cidade e/ou aqueles que apresentam maior congestionamento de veículos na metrópole. Essa é uma atividade que pode ser diretamente relacionada ao chamado circuito inferior da economia, nos termos de Santos (2008).

Por outro lado, há também as rádios que apresentam notícias sobre o tráfego, o fluxo de veículos e os congestionamentos na cidade. Tais informações tornaram-se lugar comum nas mais diversas rádios, independente do público-alvo a que se destina a estação.

No período entre 18 e 20 horas e entre 6 e 8 horas, rádios como a Central Brasileira de Notícias (CBN) e a Nova Brasil apresentam boletins regulares com notícias sobre as condições de circulação na cidade. Nessas rádios há informativos que avisam ao longo de toda a programação do período a situação de algumas vias da cidade. O congestionamento, porém, é o principal assunto da programação de uma rádio específica em São Paulo: a SulAmérica Trânsito.

O ano de 2007 marcou uma revolução na veiculação desse tipo de notícias e, creio, no modo de se fazer rádio no Brasil. Isso porque estreou no *dial* paulistano a Rádio SulAmérica Trânsito, especializada em apresentar notícias relacionadas aos congestionamentos na metrópole. A rádio pertence ao Grupo Bandeirantes de Comunicação, e tem como foco a apresentação de notícias e boletins sobre as condições das vias de circulação da cidade em tempo real. Há toda uma indumentária, que envolve desde repórteres circulando pelas vias da cidade até um sistema de monitoramento do tráfego que atualiza as informações e produz um diagnóstico das condições de circulação mais precisa e ampla que as estatísticas produzidas e divulgadas pela CET. Ou seja, é possível explorar os efeitos do congestionamento, que teoricamente é um problema, também no circuito superior da economia, ainda na terminologia de Santos (2008).

Por fim, gostaríamos de apresentar um aplicativo para celulares chamado *Waze*. Trata-se de um *Global Positioning System* (GPS) estruturado em rede, mais precisamente uma rede social. Tal e qual as outras redes sociais, como Facebook ou Orkut, o *Waze* permite a troca de mensagens e informações entre os membros; a peculiaridade é que a maioria das mensagens que fluem por esta rede se relacionam às condições de circulação na cidade. De tal maneira que é possível receber ou informar sobre acontecimentos como congestionamentos, buracos na pista, acidentes, obstruções de vias e operações policiais. Em suma, o sistema funciona de modo a atualizar as condições de trânsito nas vias das cidades, a partir de uma perspectiva colaborativa.

Uma vez construído um panorama dos problemas relacionados à mobilidade cotidiana que acompanham os desdobramentos atinentes à produção do espaço urbano na metrópole paulistana, o oitavo capítulo desta tese refere-se à análise das políticas de restrição à circulação de veículos na capital²² que, por óbvio, interferem também nas condições de mobilidade cotidiana. Atualmente, a cidade de São Paulo convive com diversas áreas de restrição à circulação que implicam diferentes tipos de veículos.

Há um conteúdo espacial que baliza a delimitação das áreas e eixos restritos à circulação. Na atualidade, coexistem diversas políticas de restrição: há restrições a ônibus fretados, aos veículos urbanos de carga (VUC), aos caminhões e aos próprios carros – todavia os congestionamentos não arrefecem, pelo contrário, estendem-se. Há, portanto, outra geografia demonstrando que longe dos anéis constritores à circulação de veículos os congestionamentos se ampliam e colocam em xeque a eficácia das limitações que visam a ofertar fluidez, principalmente, às áreas centrais; do mesmo modo erguem-se questionamentos e críticas aos órgãos administrativos, especialmente aqueles voltados diretamente aos assuntos relacionados à mobilidade, especialmente a CET.

Em suma, nesse último capítulo buscaremos mapear e analisar as políticas de constrição do fluxo e restrição à circulação. De nossa perspectiva, as políticas se pautam menos por decisões técnicas projetadas para mitigar problemas de circulação e mais ao sabor de intervenções tópicas, pontuais, muitas vezes com efeito efêmero, que não atingem as causas da crise da mobilidade.

Ao longo dos próximos sete capítulos, esperamos poder oferecer uma leitura crítica que, partindo de um aspecto da realidade, a crise de mobilidade cotidiana, nos permita contribuir para a crítica do processo de produção do espaço na metrópole paulistana nas duas últimas décadas.

²² Embora não façamos a análise das condições de mobilidade nos municípios da RMSP, é importante destacar que alguns deles fizeram políticas de restrição à circulação em seus territórios. É o caso do município de Osasco que, cortado pelas rodovias Anhanguera, Raposo Tavares, Castello Branco e pelo Rodoanel Mário Covas, na esteira das restrições à circulação de caminhões no município de São Paulo decidiu também proibir a circulação em algumas vias do município.

2 A CONTEMPORANEIDADE DA NOÇÃO DE MOBILIDADE

Quem chega à cidade de São Paulo, pelo céu ou pela terra, num dia como outro qualquer, logo percebe duas de suas mais marcantes características paisagísticas: a grande quantidade de edifícios – que em seu conjunto escondem os horizontes da cidade, deixando visíveis apenas pequenas frações do céu –, reflexo do processo de verticalização que se instalou na cidade desde a década de 1930 e vem se intensificando nas duas últimas décadas, e os longos congestionamentos automobilísticos, corolário da cidade sobre quatro rodas, para usar a expressão de Jaime Tadeu Oliva (2003).

Há uma clara percepção social de que os congestionamentos se ampliam e intensificam a cada dia. É isso o que mostra uma pesquisa realizada pela Fundação Dom Cabral (RESENDE; SOUSA, 2009), segundo a qual em São Paulo cerca de 90% dos motoristas acreditam que os congestionamentos aumentaram nos últimos anos.

Essa percepção social é corroborada por diversas matérias jornalísticas que denotam o efetivo crescimento do problema dos congestionamentos e os impactos daí decorrentes sobre a mobilidade cotidiana nas metrópoles brasileiras e, destacadamente, em São Paulo (BERGAMO; SALVO, 2009; BARROS, 2011, MASSON, 2008). Uma das principais consequências desses congestionamentos é o aumento do tempo de deslocamento necessário para que as pessoas possam consumir suas atividades cotidianas²³.

Nas últimas duas décadas, a discussão sobre a mobilidade cotidiana se aprofundou no Brasil, e há um amplo conjunto de estudos sendo desenvolvido e de trabalhos publicados sobre a temática; isso em muito se deve ao expressivo aumento do volume de carros (meio individual) circulando nas ruas, em que pese uma parte majoritária da população utilizar os ônibus e demais modais de transporte coletivo.

Essa situação, associada a outras questões, tais como o aumento da verticalização e a expansão do número de Polos Geradores de Tráfego²⁴ (SÃO PAULO - Município, 2010), culminou numa crise da mobilidade cotidiana na cidade de São Paulo.

²³ Os congestionamentos estão diretamente vinculados à deseconomia urbana, por exemplo. Mas há também um conjunto de doenças ocupacionais, poluição ambiental, e outros problemas, cujas causas são atribuídas aos congestionamentos.

²⁴ De acordo com a legislação, classificam-se como Polo Gerador de Tráfego:

“a) edificações residenciais com 500 (quinhentas) vagas de estacionamento ou mais;

b) edificações não residenciais com 120 (cento e vinte) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas Áreas Especiais de Tráfego - AET;

A propósito, nosso intuito neste capítulo é apresentar de maneira sintética uma breve revisão bibliográfica acerca da noção de mobilidade, apontar alguns caminhos pelos quais a geografia tem tratado dessa temática e apresentar o caminho que pretendemos trilhar na condução de nossa análise.

2.1 DO QUE É MÓVEL À MOBILIDADE

Ao buscarmos o significado do vocábulo “mobilidade”, tanto no **Grande Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa** (MOBILIDADE, 2009) como no **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa** (MOBILIDADE, 2008), encontramos a explicação de que a mobilidade é a característica do que é móvel ou capaz de se movimentar²⁵. Movimento, transporte, deslocamento, todos esses são termos comuns nas análises sobre a mobilidade, mas ela não se resume apenas a esses atributos, embora os contenha. Assim, antes de avançar, teceremos algumas distinções terminológicas, cujo objetivo é dirimir possíveis ambiguidades no tratamento da noção de mobilidade.

Tim Cresswell (2006, p. 3), ao analisar a mobilidade, estabelece uma distinção entre movimento e mobilidade – para ele:

-
- c) edificações não residenciais com 280 (duzentas e oitenta) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas demais áreas do Município;
 - d) serviços socioculturais, de lazer e de educação com mais de 2.500,00m² de área construída computável;
 - e) locais destinados à prática de exercício físico ou esporte com mais de 2.500,00m² de área construída computável;
 - f) serviços de saúde com área igual ou superior a 7.500,00m²;
 - g) locais de reunião ou eventos com capacidade para 500 pessoas ou mais;
 - h) atividades e serviços públicos de caráter especial com capacidade para 500 pessoas ou mais”. (SÃO PAULO - Município, 2010)

²⁵ O termo “mobilidade” é objeto de muitas reflexões e ganha diversas adjetivações. Há uma interpretação de cunho filosófico que coloca a mobilidade numa condição bastante ampliada que avança sobre o campo da comunicação e envolve, por exemplo, a reflexão sobre os telefones móveis e a mobilidade virtual; a mobilidade como componente e continente da acessibilidade aos lugares e a mobilidade social, por exemplo, entendida como as mudanças de classe, de renda ou de lugar de uma fração da sociedade; em suma, há diversas adjetivações. Preterimos essas interpretações para focalizar nossa análise na mobilidade como um fenômeno mais circunscrito à possibilidade de circulação das pessoas, providas de seus atributos socioespaciais, para a realização de suas atividades cotidianas.

O conceito de movimento é uma abstração que descreve o ato de se deslocar e o conceito de mobilidade é o equivalente dinâmico do lugar de onde as pessoas saem e levam consigo os significados, as relações de poder e os conflitos.

Concordamos com essa distinção, porque, embora os dois termos tragam em seu âmago o deslocamento entre ponto de origem e de destino, a literatura consagrou à mobilidade alguns conteúdos que não compõem o vocábulo “movimento”. O próprio Cresswell (2006, p. 25) entende que, diferente do conceito de movimento, “a mobilidade é um emaranhado de movimento físico, de significado e de prática”.

Já Kleiman (2010) propõe uma reflexão a respeito do termo “transporte”, acentuando a necessidade de se compreender o conteúdo atinente a cada conceito. O autor afirma que:

cabe estabelecer uma necessária compreensão distintiva entre transporte e mobilidade, apesar da evidente articulação entre ambos. Os transportes estão associados aos processos da organização territorial em suas diferentes escalas (intra-urbana, metropolitana, regional, nacional, internacional) que em primeiro lugar estão articulados aos processos econômicos em geral, com seus impactos na urbanização, metropolização e formação e desenvolvimento dos fenômenos da periferização e peri-urbanização. O objetivo dos transportes trata-se de, por meio de movimentos, reduzir as distâncias, vencer descontinuidades, sejam físico-geográficas ou econômicas, pois o modo de produção capitalista impõe movimentos rotineiros e superpostos permanentes entre todos seus momentos de produção e consumo (...) Enfim, transportar é deslocar-se no espaço. Contudo, apesar de serem dois conceitos que evidentemente guardam articulação constante, pois para ter mobilidade necessita-se de transportes, eles não aparecem como sinônimos: **transporte como deslocamento rotineiro implica em fluxos, ou seja, deslocamentos somente no espaço físico-geográfico, enquanto que mobilidade trata dos deslocamentos também no espaço físico-social.** (KLEIMAN, 2010, p. 3-4, grifo nosso)

Assim, a noção de transporte associa-se *ipsis litteris* à esfera física do deslocamento e aplica-se a quaisquer fluxos, não abrangendo as questões de ordem social. Enquanto a mobilidade refere-se às pessoas, entes sobre os quais recaem os atributos de ordem social.

Já Balbim (2004, p. 3) diz que

Deve-se ter claro que a noção de mobilidade supera a ideia de deslocamento, pois traz para a análise suas causas e consequências, ou seja, a mobilidade não se resume à ação. Ao invés de separar o ato do deslocamento dos diversos comportamentos individuais e do grupo, presentes no cotidiano, o conceito de mobilidade tenta integrar a ação de se deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, ao conjunto de atividades do indivíduo e da sociedade.

A posição de Balbim (2003) é ilustrativa, ao indicar que para a realização da mobilidade os deslocamentos são imprescindíveis, porém o inverso não é verdadeiro, pois os deslocamentos associam-se ao fluxo *strictu sensu* – tal qual o termo “transporte”, para

Kleiman (2010) – enquanto a mobilidade envolve não apenas a ação como também as condições de sua efetivação.

Assim, quando tratamos da mobilidade referimo-nos a uma característica inerente à possibilidade de se movimentar; no caso de nossa tese, remetendo especificamente à população da cidade de São Paulo.

Em função da temática deste trabalho, alguns termos podem soar como sinônimos do conceito de mobilidade empregado sem, no entanto, sê-lo. Daí indicarmos essas diferenças. Finalizada esta breve explanação, apresentamos alguns referenciais acerca da noção de mobilidade, cuja importância tem sido reiterada nos últimos anos, especialmente graças ao advento de novas tecnologias aplicadas aos modais de transportes e aos meios de comunicação.

2.2 ENTRE NORMAS E DISCURSOS. DA MOBILIDADE COMO CATEGORIA ABSTRATA À MOBILIDADE COMO REALIDADE EFETIVA

Em 2007, a Declaração de Stuttgart (CCRE/CEMR, 2007) reconheceu a mobilidade como sendo um direito humano universal. Na condição de desejo e agenda, essa proposição é memorável, mas garanti-la universalmente a uma determinada sociedade demanda um conjunto de ações de difícil execução. Um dos primeiros desafios colocados é precisamente definir o que se compreende como mobilidade, que tanto pode remeter a uma leitura totalizadora – a exemplo de Urry (2007), Cresswell (2006) e Augé (2010) – como a uma escala mais circunscrita – a exemplo da leitura de Teles (2005), Balbim (2003; 2004) e Kleiman (2009; 2010).

Cinco anos após a divulgação da Declaração de Stuttgart (CCRE/CEMR, 2007), foi promulgada no Brasil a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (BRASIL, 2012), fruto de longas discussões. Sua essência é apontar para as instâncias de gestão e poder envolvidas no trato dessa questão, já que, para assegurar o direito à mobilidade, é preciso considerar questões relativas à configuração do espaço urbano, aos modais de transporte e ao direito à cidade, por exemplo, além de compreender que tais temas não devem ser analisados separadamente, mas em estreita interrelação.

Assim, a mobilidade demanda pensar um sistema de transporte coletivo integrado que seja eficiente na realização dos deslocamentos de toda a população, especialmente nos

grandes centros urbanos; que enfrente e busque resolver o problema dos congestionamentos e assim melhore da qualidade de vida população, sem, no entanto, cercear a liberdade individual de cada cidadão ter e, eventualmente, tirar seu carro da garagem e colocá-lo para circular na via. É uma equação de hercúlea resolução.

O tema da mobilidade tem sido amplamente discutido no Brasil, muito por conta do expressivo aumento da frota de carros em circulação no país. Ainda assim, apenas no início deste século foram aprofundadas as discussões que deram origem à PNMU (BRASIL, 2012). Até a elaboração da lei, um longo caminho foi trilhado; houve debates, audiências públicas, publicação de textos e versões públicas preliminares, seguindo-se mais um longo trajeto no Congresso Nacional até sua aprovação e publicação. Seus princípios norteadores podem ser verificados no artigo 5º:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I – acessibilidade universal;

II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (BRASIL, 2012, grifo nosso)

Os pontos selecionados revelam que um dos principais objetivos dessa política pública é realizar uma transformação no modo como as vias são utilizadas. É notório o fato de que, em São Paulo, o espaço ocupado pelos carros é muito superior ao utilizado por outros modais de transporte. Muito embora eles não respondam pela maior parte das viagens realizadas, segundo as pesquisas OD de 1997 e 2007 (METRÔ, 1997, 2007). Nelas, os carros estão categorizados como transporte individual, que envolve pessoas dirigindo automóvel, passageiro de automóvel, táxi e motocicleta; já na categoria coletivo estão as viagens realizadas por metrô, trem, ônibus, transporte fretado, transporte escolar e vans/microônibus/lotação.

Gráfico 3 – Distribuição das viagens em São Paulo, segundo os diferentes modais de transporte (1997)

Fonte: Pesquisa OD (METRÔ, 1997)

Gráfico 4 – Distribuição das viagens em São Paulo, segundo os diferentes modais de transporte (2007)

Fonte: Pesquisa OD (METRÔ, 2007)

No período de dez anos compreendido entre as duas pesquisas OD (METRÔ, 1997, 2007), verifica-se que a participação percentual das viagens realizadas nos modais individuais (que envolve tanto os motoristas como passageiros de carros particulares, táxis e motocicletas) diminuiu em relação à dos modais coletivos: enquanto em 1997 essas viagens correspondiam a 32% do total, em 2007 representavam 30%. Isso ocorreu a despeito do expressivo aumento absoluto verificado na frota de carros nas ruas.

Quando se analisa a quantidade global de viagens, aquelas realizadas utilizando-se os meios coletivos de transporte e aquelas realizadas por pedestres e ciclistas respondem a dois terços do total, tanto em 1997 quanto em 2007, com pequenas variações percentuais entre essas duas categorias.

Em que pesem essas constatações, no horário de pico o espaço viário da cidade de São Paulo, como já indicamos em nossa Introdução e é ilustrado pela Figura 1 ali presente, é ocupado em quase 80% pelos carros, que na maioria dos casos carregam apenas uma pessoa, além de responderem por apenas 30% das viagens (CORREA, 2012). O resultado é a saturação da via e o consequente congestionamento, para todos aqueles que tentam viabilizar sua mobilidade. Colocado dessa forma, há que ressaltar a total desproporção entre os interesses coletivos e os individuais.

É interessante observar que, enquanto em âmbito político se encaminhavam as discussões que culminaram na PNMU (BRASIL, 2012), na prática pouco se fazia nas ruas de São Paulo, embora no discurso o termo “mobilidade” aparecesse sempre vinculado à execução de ações. É o que podemos verificar ao analisar as entrevistas dos gestores dos órgãos responsáveis pelo trânsito em São Paulo.

Em 2003, pouco mais de dois anos após assumir o cargo máximo na instituição, o então presidente da CET, Francisco Macena da Silva, conhecido como Chico Macena, afirmou que o conceito de mobilidade já estava enraizado no corpo técnico da companhia. Em entrevista à revista **Engenharia**, Chico Macena (2003, p. 106)

não hesita em afirmar que a nova filosofia está consolidada dentro da CET. “Todo o quadro técnico da empresa incorporou o conceito de mobilidade, muito diferente daquilo que se praticava antes na companhia”. No tempo em que se colocava a concepção da fluidez dos carros tinha-se a visão de que o único cliente – ou, pelo menos, o cliente prioritário – era o motorista individual. “Ao mudar o foco para a mobilidade, coloca-se como cliente todo e qualquer cidadão que queira se locomover pela cidade, independente do modal que ele escolha para isso” diz ele. Estão cobertos nesse universo desde o usuário do transporte coletivo, passando pelo cidadão que faz suas viagens a pé, até o motorista que utiliza seu próprio transporte individual para os deslocamentos. “Só que se dá a prioridade às viagens que deem maior mobilidade para as pessoas.”

O conteúdo desse discurso alinha-se diretamente aos desígnios do que posteriormente veio a compor a PNMU (BRASIL, 2012), que indica como prioridade a circulação dos modais coletivos em detrimento dos meios individuais de transporte. Não obstante os problemas relativos à mobilidade continuaram a impactar a cidade de São Paulo. Basta observarmos que, ao longo das duas últimas décadas, os congestionamentos cresceram sem cessar, inclusive no período em que a gestão da CET foi confiada a Macena.

Ainda que o presidente da instituição afirme que houve uma mudança de paradigma a partir da incorporação do conceito de mobilidade, considerando a pluralidade dos modais de transporte em interação, em suas ações cotidianas os agentes da CET continuaram a privilegiar a circulação dos carros. Tal perspectiva pode ser verificada em declarações do

sucessor de Macena à frente da companhia. Em entrevista à revista **Veja** de fevereiro de 2009, Alexandre de Moraes²⁶, presidente da CET à época, afirma que

Pediu aos técnicos da CET que mapeassem 25 pontos de congestionamento crônico na cidade. Até o fim do ano, garante resolver os quinze mais críticos, como o cruzamento das avenidas **Juscelino Kubitschek e Faria Lima** e o gargalo da **Avenida 23 de Maio em frente ao prédio do Detran**. Fará o mesmo com as vias problemáticas em sinalização. A cada mês, quer solucionar quinze locais carentes em placas, faixas ou qualquer outro tipo de indicação. Também promete equipar os 2146 agentes com rádio. Abandonado em 2005, o aparelho volta para substituir os atuais celulares que não são interligados em rede.

A partir desta segunda, o motorista paulistano ganha um canal direto com a CET para reclamar ou pedir informações de pontos de lentidão. (BERGAMO; SALVO, 2009, p. 26, grifo nosso)

Dentre as ações citadas, nenhuma menciona os modais coletivos de transporte. E todas parecem ter maior eficácia em relação à fluidez dos meios individuais de transporte que dos coletivos: as vias mencionadas ilustram bem esse fato, haja vista que não são pontos que contam com expressiva circulação de transporte coletivo. Na mesma entrevista, ao ser questionado sobre como ajudar os profissionais do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) a se deslocarem de modo mais ágil para atender aos acidentados no trânsito, o presidente da CET, de maneira infeliz, comparou um carro quebrado a uma vítima de acidente, deixando claro que seu objetivo é manter a fluidez viária. Segundo Moraes:

Acidentes com vítima causam muita lentidão. Quando a pessoa morre, demora para a pista ser liberada. Tem de esperar a perícia chegar, e às vezes isso para todo o trânsito. O impacto de um acidente com morte é o mesmo de um veículo quebrado. Quinze minutos de faixa obstruída provocam 3 quilômetros de congestionamento. Minha meta é acelerar todo o atendimento a essas ocorrências. Vamos colocar as motos da CET como batedores, abrindo caminho para os carros do IML, guinchos e veículos da perícia e da Polícia Científica. (BERGAMO; SALVO, 2009, p. 30)

Ao responder a outra questão colocada, o gestor cometeu mais um equívoco, ao menos em nossa concepção, pois equiparou e reduziu a mobilidade à fluidez:

Julyver Modesto de Araujo, presidente da Associação Brasileira de Profissionais do Trânsito (Abpttran) [pergunta:]. Muitas vezes o marronzinho deve escolher entre ajudar na fluidez do tráfego e multar. Qual é a prioridade dos agentes nessas situações?

Moraes – **Vamos priorizar a mobilidade, ainda mais nos momentos complicados de rush. Nessas horas, a fluidez é mais importante.** É melhor o marronzinho

²⁶ Durante a Gestão de Gilberto Kassab à frente da Prefeitura de São Paulo, Alexandre de Moraes chegou a acumular simultaneamente os cargos de presidente da CET, da SPtrans, da Secretaria de Transporte e da Secretaria de Obras e Serviços.

coordenar o trânsito do que ficar parado multando. Para isso, há a ajuda da fiscalização eletrônica. (BERGAMO; SALVO, 2009, p. 28, grifo nosso)

Pouco tempo depois, em 31 de março de 2009, Alexandre de Moraes foi um dos palestrantes de evento Circulação e Trânsito²⁷, quando se posicionou de forma polêmica em, ao menos, duas oportunidades. A respeito da circulação de bicicletas na cidade, disse: “Há medidas para ampliar a segurança (das bicicletas), mas não implantamos, pois prejudicam o trânsito” (informação verbal)²⁸. Em relação ao tráfego de motocicletas, ao comentar sobre a faixa de motos implantada experimentalmente na avenida Vinte e Três de Maio, disse que “os motoristas de carro se negaram a aceitar isso, e não tem legitimidade o poder público impor algo que a sociedade não quer” (informação verbal)²⁹.

Os posicionamentos de Alexandre de Moraes, presidente da CET entre 2004 e 2009, deixam claro que o que devia ser priorizado era a fluidez dos carros; a desobstrução das faixas a qualquer custo, mesmo a despeito de outras questões relativas ao trânsito, como a segurança, por exemplo. O que aqui gostaríamos de destacar é que ao se valorizar essa perspectiva a mobilidade não se efetiva, pois ela se mostra distorcida, ao menos se considerando o modo como tem sido formulada pelas políticas públicas da área. É importante, portanto, apreender o sentido do conceito de mobilidade.

2.3 MOBILIDADE(S): REFERÊNCIAS TEÓRICAS PARA UMA LEITURA DA MOBILIDADE COTIDIANA

Em um texto recente, a professora Léa Francesconi (2009) colocou-se a fazer uma releitura da pesquisa que culminara em sua dissertação de mestrado, no final dos anos 1970.

²⁷ Evento realizado no Auditório da Escola Superior do Ministério Público em São Paulo.

²⁸ Informação fornecida por Alexandre de Moraes no evento Circulação e Trânsito, realizado em São Paulo em 31 de março de 2009.

Interessante observar que o secretário, ao menos nessas respostas, considera que pedestres e bicicletas, que compõem o modal não motorizado, não participam do trânsito, o que é um equívoco.

²⁹ Informação fornecida por Alexandre de Moraes no evento Circulação e Trânsito, realizado em São Paulo em 31 de março de 2009.

Essa é uma afirmação estranha, pois supõe que ele possui a clarividência e/ou o poder de premonição para afirmar o que a sociedade quer. Ademais, dada a complexidade da teia, é impossível fazer agradar aos anseios da sociedade, pois qualquer medida há de se chocar com os interesses/posições de alguns de seus setores.

Nele, a autora faz uma distinção entre os conceitos de migração e mobilidade pendular. Essa distinção é importante porque

A mobilidade foi estudada em duas escalas diferenciadas, os movimentos migratórios e os movimentos pendulares. Os movimentos migratórios foram interpretados como mobilidade permanente, ou seja, as migrações dirigidas para novas áreas em busca de trabalho e “melhores condições de vida” em escala regional e os movimentos pendulares foram interpretados como movimentos diários em escala local. (FRANCESCONI, 2009, p. 1)

Embora a autora não faça uma distinção precisa entre a escala local e a regional, é possível inferir em seu texto que a primeira escala refere-se a percursos que perfazem distâncias menores, enquanto a segunda remete àqueles que se percorrem distâncias maiores. Outro ponto a ser observado diz respeito à fixação das pessoas que se deslocam. Assim, na mobilidade permanente o deslocamento é realizado sem que haja a intenção inicial de voltar ao ponto de partida. Por outro lado, a qualidade que caracteriza a mobilidade pendular é precisamente a volta ao ponto de partida e a recorrência cotidiana dessa movimentação.

Assim, Francesconi (2009, p. 4) define:

Os movimentos pendulares, como são denominados os fluxos diários de pessoas entre o local de residência e o local de trabalho, são próprios das áreas metropolitanas nas quais a centralidade dos negócios e das atividades produtivas articula-se com a periferização das residências dos trabalhadores.

Os movimentos pendulares ainda hoje continuam a representar uma boa parcela dos deslocamentos cotidianos. Especialmente em áreas metropolitanas, considerando o volume de pessoas que se movimentam, os fluxos tornam-se muito significativos e traduzem, de certa forma, os vetores de circulação da cidade.

É na cidade que os deslocamentos diários se mostram mais intensos e complexos; é no espaço urbano que a dissociação entre o local de moradia e o ambiente de trabalho apresenta contornos mais precisos; é aí também que a velocidade se mostra mais expressiva como imperativo social.

Esse movimento de pessoas que, em São Paulo, desenvolve-se preferencialmente no sentido bairro-centro pela manhã e no sentido centro-bairro à tarde, denota os caminhos percorridos entre os locais de moradia da população e os postos de trabalho e estudo, principalmente. Isso porque, embora os deslocamentos cotidianos se desenvolvam com as mais diversas motivações e nos mais diversos horários do dia, tanto os horários como as

motivações mencionados se destacam, porque representam os maiores índices apontados pelas pesquisas relativas à mobilidade.

Numa metrópole com as dimensões de São Paulo, a extensão dos percursos e o acumulado de tempo na realização dos movimentos pendulares mostram-se cada vez mais destacados e preocupam aqueles que aí vivem e se movimentam cotidianamente. Como nos dizem Moura, Branco e Firkowski (2005, p. 122, grifo nosso):

A discussão do movimento é, portanto, indissociável da de mobilidade. **É ela que vai caracterizar a vida urbana atual, acentuando a importância dos transportes, sobretudo o individual.** Nessa discussão, deve ser considerada a própria diversidade de uso do termo em expressões, ora aparecendo como “migração pendular”, ora como “movimento pendular”.

Os movimentos cotidianos das pessoas, pelas mais diversas motivações, realizam a mobilidade; é preciso destacar que os fluxos que mais se coadunam com a noção de pendularidade são aqueles voltados ao trabalho e ao estudo. A regularidade e a recorrência com que esses deslocamentos ocorrem e o fato de estabelecerem um ir e vir diário compõem a forma metonímica do pêndulo, peça cuja movimentação corporifica sua razão de ser. Além disso, são essas categorias que respondem pelo maior volume de deslocamentos diários, conforme dados da Pesquisa OD (METRÔ, 1997, 2007).

Gráfico 5 – Viagens realizadas na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), segundo suas motivações
Fonte: Pesquisa OD (METRÔ, 1997, 2007). Organizado pelo autor.

Muito embora uma década as separe, as Pesquisas OD (METRÔ, 1997, 2007) revelam que as viagens cujas motivações são estudo e trabalho correspondem a mais de 70% dos deslocamentos diários verificados. A representatividade desses fluxos justifica um olhar mais

atencioso sobre eles, especialmente o primeiro, sem todavia descartar a existência e a importância das viagens realizadas com outras motivações. Nas palavras de Andan, D’Arcier e Raux (1994³⁰, p. 247, apud MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI, 2005, p. 122), “A mobilidade corresponde ao conjunto dos deslocamentos que o indivíduo efetua para executar os atos de sua vida cotidiana (trabalho, lazer, compras).”

Nas duas últimas décadas, o conceito de mobilidade tem sido amplamente debatido e utilizado por acadêmicos, oriundos de diversos campos do conhecimento, tais como Urry (2007), Cresswell (2006), Augé (2010) e Teles (2005). Além da academia, diversas outras instituições e governos também têm discutido essa questão.

No livro **On the move**, o geógrafo Tim Cresswell (2006) alça a mobilidade ao centro do debate a respeito dos mais diversos processos sociais da atualidade. O autor discute o conceito analisando os movimentos pendulares, os processos migratórios de grande duração (como as migrações realizadas com o objetivo de estudos, por exemplo) e as migrações transnacionais.

Cresswell (2006, p. 2) inicia sua análise, de maneira simples, indicando que a base da mobilidade é o deslocamento desde um ponto A até um ponto B – em suas palavras:

Vamos começar com um significante básico de mobilidade – ir do ponto A ao ponto B.
A -----> B
Mobilidade envolve um deslocamento – o ato de mover entre os locais.

Esse exemplo prosaico é a representação de um deslocamento simplificado, sinônimo de viagem, movimento, deslocamento ou transporte. Para o autor, a mobilidade entra em cena quando o(s) conteúdo(s) de quem representa a linha que liga A a B são analisados. Afinal, quem realiza esse deslocamento e com qual motivação: estudo, trabalho, migração? Qual a escala alcançada e a distância percorrida? Quem são os agentes envolvidos nesse deslocamento? É no desenrolar dessas respostas que o conceito de mobilidade se mostra em toda a sua amplitude.

O trabalho de Cresswell (2006) é instigante e apresenta uma discussão densa e abrangente sobre o conceito de mobilidade, pois o autor busca constituir um arcabouço analítico que abranja os movimentos migratórios em escala global. Portanto é um conceito

³⁰ ANDAN, Odile; D’ARCIER, Bruno Faivre; RAUX, Charles. Mouvements, déplacements, transport: la mobilité quotidienne. In: AURAY, Jean Paul et al. **Encyclopédie d’économie spatiale**: concepts - comportements - organisations. Paris: Economica, 1994. p. 247-252.

que parte de uma perspectiva totalizadora. Valendo-nos da distinção feita por Francesconi (1978), o trabalho de Cresswell (2006) aprofunda-se na discussão da migração e trata menos da mobilidade. Em outras palavras, o foco analítico do autor está mais voltado aos deslocamentos que se realizam em escalas maiores que aqueles que enfocamos em nossa pesquisa.

O mesmo ocorre com o trabalho de John Urry (2007), cujas pesquisas também têm se voltado para essa temática, uma preocupação que pode ser observada em seu livro **Mobilities**. Nele, o sociólogo inglês parte da mobilidade para discutir como as sociedades modernas estão marcadas pelas possibilidades de deslocamentos que são cada vez maiores tanto em quantidade de viagens quanto de destinos possíveis. Duas características são destacadas por ele: a primeira é a variedade dos deslocamentos, na mesma linha apresentada por Cresswell (2006), e a segunda é a rapidez com que esses deslocamentos são realizados na atualidade. Essas duas características marcam a sociedade atual, porque, ao contrário do que ocorria, por exemplo, na primeira metade do século passado, agora as pessoas podem se deslocar rapidamente da casa para o trabalho, por exemplo, mesmo que tenham de se deslocar por longas distâncias, em cidades onde isso é possível. Não é o caso de São Paulo.

Outro autor que se voltou aos estudos dessa temática foi Marc Augé (2010), principalmente no livro **Por uma antropologia da mobilidade**. Nessa obra o antropólogo francês coloca-se a debater sobre a mobilidade, que chama de mobilidade sobremoderna. Segundo Augé (2010, p. 15-16),

A mobilidade sobremoderna exprime-se nos movimentos da população (migrações, turismo, mobilidade profissional), na comunicação geral e instantânea e na circulação dos produtos, das imagens e das informações. Ela corresponde ao paradoxo de um mundo onde podemos teoricamente tudo fazer sem deslocarmo-nos e onde, no entanto, deslocamo-nos.³¹

Essa mobilidade sobremoderna corresponde a certo número de valores (desterritorialização e individualismo) que, hoje, grandes desportistas, grandes artistas e outros nos dão a imagem.

Buscamos evidenciar quanto, independentemente da área de formação e/ou atuação, a temática da mobilidade tem chamado e recebido a atenção de intelectuais que o discutem,

³¹ François Ascher (2010) também constata esse paradoxo. Segundo ele, “o desenvolvimento das telecomunicações banaliza e acaba por desenvolver tudo que é audiovisual – que se mediatiza e se estoca facilmente – e valoriza econômica e simbolicamente o que (ainda?) não se comunica, o ‘direto’, as sensações táteis, olfativas, gustativas, os eventos, as festas... o *boom* das atividades esportivas e gastronômicas de lazer, o sucesso das salas de cinema multiplex, a crescente mobilidade ligada aos encontros familiares e amistosos, a importância dos grandes eventos esportivos e festivais são índices de importância renovada do presencial e da experiência direta na vida urbana.” (ASCHER, 2010, p. 66).

numa perspectiva bem ampliada. Ainda que em alguns dos trabalhos citados a discussão passe pela chamada cultura do automóvel (URRY; FEATHERSTONE; THRIFT, 2005), em geral o foco é mais direcionado à ideia de que na atualidade o mundo dispõe de muitos mecanismos que permitem a realização dos mais diversos fluxos pelo mundo. Na interpretação de Urry (2007), por exemplo, a chave interpretativa para a globalização é precisamente a grande capilaridade de movimentações que se efetivam atualmente.

Ressaltamos que, nas obras citadas, os três autores tratam da mobilidade em uma perspectiva mais ampla, que perpassa a esfera das comunicações, das artes etc. Ou seja, é um conceito de mobilidade de cunho totalizador.

Não obstante o valor das obras mencionadas, nenhuma delas realiza, de maneira mais minuciosa, uma leitura dos deslocamentos na escala intraurbana ou intrametropolitana, que são aqueles que mais nos interessam neste trabalho. Outros autores, porém, têm focalizado seus esforços de pesquisas nessas escalas, dentre os quais destacamos a engenheira Paula Teles (2005) e o geógrafo Jacques Levy (2001).

Teles (2005) realizou um amplo estudo sobre a área metropolitana da cidade do Porto, em Portugal, concentrando-se na análise das escalas intraurbana e intrametropolitana. Em sua obra, a autora tem um objetivo ainda mais específico, trata-se de apreender o que ela chama de mobilidades ausentes, representadas por grupos sociais com dificuldades de mobilidade, tais como idosos, mulheres grávidas e outros segmentos da sociedade que envolvem pessoas com necessidades especiais. Trata-se de focalizar “as mobilidades tendencialmente ignoradas e cuja presença é vista como obstáculo às mobilidades consideradas dominantes” (TELES, 2005, p. 25).

A autora é cuidadosa ao construir seu prisma analítico a respeito da mobilidade. Segundo Teles (2005, p. 23)

Falar de mobilidade é compreender as novas realidades urbanas e sociais; é incluir nessa representação de fluxos, as formas e modos de ir de um lugar a outro; é saber quem os faz, quais os motivos e quando são feitos; é perceber os novos ritmos de vida que desenham os “Territórios (sociais) da mobilidade”.

Fruto da dispersão urbanística residencial e da desnuclearização das actividades, a mobilidade, em particular a dos espaços metropolitanos, é hoje uma realidade muito diversificada e complexa, marcada pelo aumento do rendimento das famílias, que levou a uma maior complexidade das cadeias de deslocação diária. Tudo isso desencadeou um alongamento das distâncias a percorrer e, portanto, de maior duração e custo das mesmas, tanto que se tornou um convite à utilização desmedida do automóvel.

Nossa compreensão da mobilidade coaduna com a de Teles (2005), porque ela focaliza os indivíduos e não os fluxos. Outro ponto de identificação diz respeito aos aspectos urbanos

da área objeto de estudo e que foram destacados pela autora, pois eles se assemelham àqueles que verificamos na cidade de São Paulo.

Oliva (2003, p. 177), em seu estudo sobre São Paulo, utilizou a metodologia desenvolvida por Jacques Levy e seu grupo:

Para a avaliação da mobilidade, o privilégio dado à hora de pico como resumo da oferta de transporte, na medida em que concentra o fluxo do par residência ↔ trabalho, deve ser abolido. Um outro pressuposto novo a ser considerado deve-se ao fato de que os deslocamentos domicílio ↔ trabalho são decrescentes no conjunto dos deslocamentos efetuados, logo os motivos para os deslocamentos serem pesquisados serão necessariamente mais amplos. Deve-se também considerar o número médio de serviços 24 horas sobre 365 dias. A qualidade da oferta de mobilidade fora das horas de trabalho, à noite, por exemplo, é algo a ser valorizado como critério para qualificar a mobilidade urbana. Tradicionalmente, a ênfase das pesquisas sobre mobilidade dirige-se à medição do tempo de deslocamentos das grandes massas obedecendo outro par clássico: a direção centro ↔ periferia. Mas, nas cidades reais, esse fluxo é declinante e atualmente diz respeito apenas a parte dos deslocamentos. Não se pode partir desse critério convencional, porque isso seria uma espécie de pré-julgamento da forma urbana. Mesmo porque é preciso considerar que as cidades devem permitir que cada cidadão fabrique sua cidade, e a oferta de mobilidade constitui uma ferramenta decisiva dessa margem de liberdade, o que aliás, também contribui para a elevação da urbanidade.

Assim, baseando-se nos pressupostos de Jacques Levy, Oliva (2003, p. 176) também nos diz que

a mobilidade é um **valor social**. Só dispondo de suas virtualidades o cidadão pode apreender e usar a cidade no que ela possui de interessante para sua vida. Ao contrário, situações de imobilidade rebaixam a urbanidade e provocam a inutilização dos recursos metropolitanos. A imobilidade, aliás, bem poderia ser incluída como critério de pobreza, como defendeu Milton Santos. Logo a mobilidade entra na composição do **capital social** dos indivíduos numa cidade moderna.

Concordamos com a posição de Oliva (2003), ao considerar o valor social inerente à mobilidade e o fato de que, desse modo, ela deve compor o capital social dos cidadãos. Porém cancelamos apenas parcialmente sua posição de que

a necessidade múltipla de mobilidade como meio de inserção abrangente numa grande cidade foi sistematicamente reduzida à mobilidade residência ↔ trabalho, o que há de se convir, corresponde a uma visão superada de cidade, pois pressupõe uma vida comunitária e totalizante nos bairros, nas vizinhanças. Há de fato uma necessidade de uma oferta de mobilidade que ultrapasse esse fluxo? Uma primeira ocorrência que subverte essa ordem refere-se ao zoneamento e aos bairros especializados. Moradores dos subúrbios deslocam-se para tudo visto a natureza monótona dessas áreas residenciais. Para eles, fora a relação de vizinhança nada ocorre na contiguidade e na proximidade euclidiana. A necessidade de complementaridade de cada bairro especializado com outros núcleos que não são contíguos exige deslocamentos em várias direções e por motivos diversos, inclusive os mais triviais. Além desse caso extremo de cidade zoneada, mesmo nos contextos

de bairros mais diversos não se pode esperar que a mobilidade restrinja-se à direção trabalho ↔ residência, isso porque nem a cidade pode distribuir de maneira equitativa todos os seus recursos e nem todas as atividades e valores urbanos são generalizáveis no espaço. (OLIVA, 2003, p. 176)

Concordamos com a constatação de que as atividades e recursos estão desigualmente distribuídos e que, por isso, para acessar tais bens seria necessária a realização de múltiplos deslocamentos; assim como anuímos à verificação de que os bairros isoladamente se prestam mais às relações de vizinhança. Porém as condições objetivas de transporte existentes na cidade de São Paulo permitem que esses deslocamentos sejam executados de maneira satisfatória? E quando se trata de deslocamentos que não estão a cargo da realização de atividades triviais, mas sim aqueles cujas finalidades correspondem à boa parte dos deslocamentos cotidianos na RMSP, a saber, o trabalho e o estudo, cuja ocorrência não é fruto de um pré-julgamento da forma urbana e ocorrem com maior regularidade nos chamados horários de pico?

Não se trata, portanto, de reduzir a mobilidade aos deslocamentos que ocorrem nos horários de pico (quando se concentra a realização do fluxo casa ↔ trabalho) ou de construir um quadro de análise dos fluxos *a priori*, mas de focalizar como nesses momentos a mobilidade como valor ou capital social é ferida de morte. Exatamente por valorizar o aspecto de capital social, julgamos necessário enfocar os congestionamentos na cidade, pois eles agem dilapidando esse capital social e penalizando mais, justamente, a parcela dos cidadãos que moram nas áreas mais distantes e/ou naquelas que demandam maior tempo deslocamento cotidiano para a execução da finalidade do deslocamento.

Por outro lado, Jacques Levy (2001, p. 4, grifo nosso) entende que

A mobilidade efetiva é o resultado de uma arbitragem entre diferentes mobilidades e não-mobilidades possíveis, interativas (co-presença ou telecomunicação) ou não interativas.

Essa competência pode passar pela posse de meios materiais, especialmente financeiros, através do acesso aos meios de deslocamento e, de uma forma mais geral, graças à constituição de uma rede de lugares freqüentados (hábitat, emprego, etc.), eles próprios situados numa boa posição no espaço das acessibilidades. **Daí a tentativa de reduzir a competência de mobilidade a um nível de renda: os pobres não se moveriam por que não teriam os meios de se deslocar, nem de morar em bairros bem conectados com o resto da cidade. Esta tese não parece ter credibilidade. Os subúrbios próximos do nordeste de Paris e os bairros de Watts ou South Central em Los Angeles são muito bem servidos por transportes de todo tipo.**

Assim, os “*experts*” recentemente interrogados por um instituto de pesquisa de opinião que falavam do “enclavamento” de bairros em dificuldade, foram desmentidos por uma amostra de moradores dessas áreas que não citam de forma alguma a melhoria das infra-estruturas de transporte como prioridade.(...) **Quanto**

aos transportes públicos urbanos, as tarifas quase nunca constituem um obstáculo ao deslocamento³².

Levy (2001) corrobora sua posição valendo-se de uma pesquisa realizada na cidade de Paris e arredores, cujos resultados indicam que a capilaridade e a qualidade dos meios públicos de transporte ali oferecido permitem boa locomoção aos habitantes e asseguram assim a mobilidade.

Augé (2010, p. 38, grifo nosso), analisando a mobilidade em Paris, diz que:

Numa cidade como Paris, a rede do RER, que assegura o suporte da grande região parisiense, preencheu essa missão de ligação entre “centro” e “periferia”, mas de modo bastante observável, o metrô parisiense, criado no início do século XX, e que não parou de crescer durante todo o século, para além de Paris, vem agora em socorro do RER, cujo tráfego se intensificou em proporções extraordinárias. Em 1998, a linha 14 do metrô, Météor, a última das linhas criadas, moderna, foi automatizada e sem piloto, foi construída, entre outros, para transportar uma parte dos passageiros do RER A. **Os que se utilizam da linha Météor são em 70% suburbanos.**

Essas breves citações nos permitem apontar que existem grandes diferenças entre as tarifas de transportes e as redes de transporte coletivo que servem as cidades de Paris e de São Paulo³³, e acreditamos que tal posicionamento possa ser estendido para outras escalas e exposto, de maneira mais abrangente, da seguinte forma: na maioria dos países desenvolvidos a renda não constitui mais entrave à mobilidade cotidiana de uma expressiva parcela da população, situação oposta àquela verificada na maioria dos países subdesenvolvidos.

³²No posfácio do livro **Planeta Favela**, de Mike Davis, Ermínia Maricato (2006) escreve que é cada vez maior o número de pessoas em São Paulo que, por não disporem de recursos financeiros para arcar os custos diários de condução para o transporte coletivo, optam por utilizar outros meios de se deslocar de suas casas até os seus destinos, notadamente, utilizam a bicicleta e o caminhar a pé. Na mesma linha de argumentação, um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2011a, p. 17) afirma que o alto valor da condução é o principal fator para que uma parcela da população residente na RMSP passasse a andar a pé, em vez de utilizar o sistema público de transportes. O aumento do número de viagens a pé é expressivo: 145,6%.

No mês de junho de 2013, enquanto esta tese era escrita, um conjunto de manifestações iniciadas em São Paulo espalhou-se por outros estados do país, reivindicando prioritariamente a melhoria nas condições de mobilidade cotidiana. Em São Paulo, a fagulha que detonou as manifestações foi o aumento das passagens em R\$ 0,20, assim pleiteava-se a redução no valor facial das passagens de R\$ 3,20 para R\$ 3,00.

³³ Circunscrevendo a informação apenas ao metrô, modal mencionado por Augé (2010), São Paulo dispõe atualmente de 74 km de linhas, ao passo que Paris detém 213 km. Ou seja, o metrô parisiense apresenta extensão quase três vezes maior que o metrô paulistano. Se considerarmos apenas as áreas das cidades a comparação fica desproporcional, pois São Paulo ocupa uma área de 1.522 km² enquanto Paris ocupa apenas 105,4 km². Essa é ainda uma análise incompleta, pois o metrô parisiense extravasa os limites de Paris e chega aos municípios vizinhos que também fazem parte da região da Île-de-France.

Importante também indicar que a situação descrita por Augé (2010) corresponde a uma leitura das condições atuais de transporte. Pierre George (1983, p. 195) nos diz que era um privilégio viajar duas vezes ao dia nos ônibus ou metrô das principais cidades francesas.

Nestes países, à medida que se intensificam os deslocamentos viários, mais difíceis ficam também as condições de manutenção ou de garantia do direito à mobilidade. O que torna mais premente a análise dos fluxos viários. Com isso, é possível inferir a respeito da desigual distribuição das condições de mobilidade e ponderar se ainda permanece válido afirmar que as parcelas da população cujas condições socioeconômicas não lhes permitem a fixação em áreas servidas de bons meios de transporte e circulação dispõem de condição de realizar sua mobilidade.

Nossa hipótese é a de que, nos lugares onde a qualidade do sistema público de transporte assegura a possibilidade de se realizar a mobilidade, as análises em escalas menores não têm sido as mais privilegiadas nas pesquisas. E essa é uma realidade tanto para Urry (2007) quanto para Cresswell (2006) e, em menor escala, para Augé (2010) e Levy (2001)³⁴. Por outro lado, em países como o Brasil há urgência na realização de estudos acerca da mobilidade³⁵.

Nesse sentido, distanciando-me de Augé (2010), na discussão a respeito da mobilidade, consideramos menos importante analisar as relações que São Paulo realiza com outras metrópoles na rede mundial de cidades e centrar os esforços em compreender as dificuldades de garantia da mobilidade na escala intrametropolitana. Para Augé (2010, p. 37-38, grifo nosso)

O que está em jogo, no fim das contas, e que testemunham tanto os descompassos observados no espaço urbano quanto as fissuras no tecido social e as disfunções da cidade, é uma mudança de escala da atividade humana e um descentramento dos lugares onde ela acontece. As cidades mais importantes não podem mais ser analisadas sem levar em consideração todos os equipamentos que as religam e as prendem à rede mundial de comunicação e de circulação. **O urbanismo é, cada vez mais, concebido em função da necessidade de uma redefinição das relações entre interior e o exterior.** A ligação com outros lugares faz parte do novo urbanismo. **A rede de rodovias abrange, contorna e, às vezes, atravessa as cidades, é concebida tanto para permitir um acesso fácil aos aeroportos quanto para fazer fluir a circulação no interior da zona urbana em sentido amplo.**

A citação indica um tipo de estruturação urbana que visa a realizar as conexões de uma cidade com grandes estruturas de transporte com o máximo de fluidez viária, todavia tal caracterização não confere com a realidade observada na metrópole paulistana. Ou melhor, como concepção, as redes viária e de transportes da metrópole paulistana possuem a mesma

³⁴ Os estudos da Equipe VillEurope, coordenada por Jacques Levy, continua a realização de análises em Paris.

³⁵ Destaca-se que é cada vez maior o volume de pesquisas que enfocam esta temática, com destaque para as publicações realizadas pelo Ipea.

aspiração³⁶, mas isso não se realiza, pois o conjunto de vias e rodovias que atende a cidade e realiza a conexão com as estruturas de transporte aeroviário, por exemplo, em dias de atividade normal encontram-se, mormente, congestionadas.

Há que se considerar que os congestionamentos compõem o cotidiano de muitas grandes cidades brasileiras – fato que se deve, em grande medida, à insuficiência, ineficiência e ineficácia dos sistemas públicos de transportes que essas cidades possuem, associadas ao aumento no volume de carros circulando nas vias – e são crônicos em metrópoles como São Paulo.

Como afirmamos anteriormente, o conceito de mobilidade pode ser empregado em relação aos mais diversos movimentos e, por conta dessa amplitude, pode mostrar-se impreciso ao se analisarem escalas espaciais mais reduzidas, como as que aqui propomos.

De nossa perspectiva, há que se constituir uma leitura intermediária acerca do conceito de mobilidade, leitura que se situe entre uma perspectiva de análise mais generalizada e outra que se restringe à análise da fluidez. Como conceito totalizante, ele se mostra impreciso para as análises de fenômenos específicos; se restrito à análise do fluxo de veículos, torna-se reducionista – daí a necessidade de avançar na busca e/ou construção de uma conceituação que melhor se adeque à extensão que o processo apresenta no contexto em tela.

Como já mencionamos, na metrópole paulistana um problema de grande magnitude são os congestionamentos que atingem os mais diversos espectros sociais e se estendem por grandes extensões, alcançando algumas áreas muito distantes da área central da cidade de São Paulo³⁷ e, portanto, afetam de maneira cabal a circulação viária. Em suma, para realizar suas ações cotidianas, as pessoas deslocam-se por distâncias cada vez maiores, demandando um tempo de percurso também cada vez maior.

Discutindo uma realidade mais próxima à nossa, tanto do ponto de vista espacial quanto social³⁸, Kleiman (2009, 2010) realiza uma aproximação do conceito de mobilidade que julgamos interessante, primeiramente porque, como diz o autor, seu anseio é “traspassar o sentido meramente técnico da problemática” (KLEIMAN, 2009, p. 1). Segundo o autor, a temática da mobilidade não pode ser reduzida ao deslocamento simples, destituído das condicionantes sociais que impelem sua realização. Assim, para Kleiman (2010, p. 4),

³⁶ A esse propósito, ver a publicação **Pitu 2025** – Plano Integrado de Transportes Urbanos (SÃO PAULO, 2008).

³⁷ A ideia não é centrar a análise nessa região, senão propor um ponto de referência para que se possa vislumbrar a dimensão que o problema atinge na atualidade.

³⁸ A cidade do Rio de Janeiro é o objeto de análise de Kleiman (2009, 2010).

a mobilidade trata dos deslocamentos também no espaço físico-social, implica em interações sociais, implica na possibilidade e efetividade de deslocamentos entre as hierarquias sócio-espaciais no território estratificado e segregado socioespacialmente.

O mesmo Kleiman (2010, p. 4, grifo nosso) nos diz que:

Como consequência a questão da mobilidade espacial, tomada como **importante recurso social, estará articulada às possibilidades e constrangimentos dados pela renda de cada camada social**. Assim sendo será no poder de compra e de manutenção do veículo automotor que guarda-se o nexos com entre (sic) a possibilidade de movimentos de circulação e deslocamentos para a camada de renda mais alta, e os constrangimentos e até mesmo a total impossibilidade de mobilidade para a de baixa renda.

Quando o autor envolve a questão da renda em sua análise, a proposta é chamar a atenção para o fato de que a renda viabiliza as condições de efetivação e, em algumas situações, de garantia do direito à mobilidade. Nesse sentido, consideramos muito interessante a escolha da expressão “recurso³⁹ social”, pois enfoca a mobilidade como uma necessidade inerente ao contexto metropolitano contemporâneo. Haja vista que numa aglomeração urbana com as dimensões apresentadas pela cidade São Paulo é comum a necessidade de executar longos deslocamentos de casa para o trabalho e/ou estudo ou para a realização de outras atividades, como o lazer e a diversão. Em suma, possuir a condição para a realização da mobilidade garante certa distinção social numa sociedade onde esse recurso social é escasso⁴⁰.

Analisando esta temática, Kaufmann (2000⁴¹ apud Balbim 2003) propõe um modo de organização dos diversos conceitos de mobilidade. Segundo Balbim (2003, p. 183),

Apoiado em diversos autores Kaufmann (2000) sistematiza a mobilidade no espaço geográfico em quatro tipos em volta de duas dimensões: 1 – temporal: intenção de retorno (movimento de ida e volta), ou, ao contrário, ausência de intenção de retorno breve (movimento linear) 2 – espacial: deslocamento interno ao lugar de vida ou deslocamento fora desse lugar.

Como resultado, temos quatro tipos de mobilidade espacial (o sedentarismo e o nomadismo não são considerados). São eles: mobilidade cotidiana (movimento interno e cíclico); mobilidade residencial (movimento interno e linear); as viagens e

³⁹ A palavra “recurso” guarda em si dois sentidos importantes, primeiro aquele associado aos bens pecuniários, por outro lado guarda também o sentido de algo valioso ao indivíduo. E é este segundo sentido que consideramos digno de nota.

⁴⁰ O livro Como viver em São Paulo sem carro, de Frankel e Serva (2012), demonstra isso de maneira clara, pois todos os entrevistados que fizeram a opção de não usar mais o carro próprio para deslocamento realizam apenas deslocamentos curtos para trabalhar. Todos também contam com excelentes condições profissionais e habitam as áreas nobres da cidade de São Paulo.

⁴¹ KAUFMANN, Vincent. **Mobilité quotidienne et dynamique urbaine**. La question du rapport modal. Sciences, techniques, société. Lausanne, 2000.

o turismo (movimento externo e cíclico); as migrações (movimento externo e linear).

Considerando a classificação proposta por Kaufmann (2000⁴² apud Balbim 2003), entendemos que o conceito mais adequado para circunscrever nossa análise não é mobilidade, senão mobilidade cotidiana. Acreditamos que essa conceituação possibilite uma leitura mais precisa do fenômeno que analisamos, pois como vimos há uma gama variada de interpretações a respeito do termo “mobilidade”.

Dessa perspectiva, o tipo de mobilidade que analisaremos é a mobilidade cotidiana, que corresponde 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. Esse é o termo mais correto para se referir aos deslocamentos, às estratégias de deslocamento, aos orçamentos espaço-temporais, aos modos de transporte e às condições de acessibilidade. (BALBIM, 2003, p. 184)

Miralles-Guasch e Cebollada (2009) apontam ainda outra característica que consideramos relevante, especialmente para nossa pesquisa: aquela que se refere aos limites e as escalas espaciais. Para os autores, a mobilidade é “entendida como a soma dos deslocamentos que a população realiza para acessar os bens e serviços em um território determinado.” (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA, 2009, p. 194).

Concordamos com as contribuições de ambos os autores logo acima mencionados, pois acreditamos que elas nos possibilitam analisar de maneira mais adequada os deslocamentos diários que ocorrem na metrópole paulistana, focalizando o fenômeno que por sua recorrência se tornou um fator identitário: os longos congestionamentos.

O acréscimo do adjetivo “cotidiana” ao substantivo “mobilidade”, nesse caso, não apenas qualifica este último, mas circunscreve nossa análise a uma escala determinada, dirimindo possíveis imprecisões.

Assim, a mobilidade cotidiana deve ser compreendida como um recurso ou capital social inerente à população quando esta necessita realizar seus deslocamentos para executar uma atividade. Cabe ainda dizer que, numa sociedade democrática, cuja constituição garante o direito de ir e vir, a mobilidade deve ser encarada como um direito fundamental para todos os habitantes.

⁴² KAUFMANN, Vincent. **Mobilité quotidienne et dynamique urbaine**. La question du rapport modal. Sciences, techniques, société. Lausanne, 2000.

2.4 A MOBILIDADE E A GEOGRAFIA CLÁSSICA

A discussão sobre a mobilidade cotidiana não compunha o escopo das preocupações dos primeiros estudos acadêmicos da geografia. Aliás, segundo Balbim (2003, p. 186),

O interesse das ciências sociais por essa questão se firmou a partir dos anos 1970 e 80 e as principais conclusões dos estudos realizados levam a crer que a racionalidade dos modelos econômicos não explica as opções acerca dos deslocamentos realizados.⁴³

Decerto não se pode dizer que os deslocamentos populacionais não eram foco de estudos no âmbito da geografia, dado que os fluxos migratórios em fins do século XIX já compunham o elenco dos estudos geográficos. Assim, a mobilidade era angulada a partir das migrações entre as populações dos ambientes rurais aos urbanos e entre os países, especialmente por conta de conflitos armados.

De todo modo, o que podemos afirmar é que havia uma preocupação com as vias de transportes e a circulação, principalmente de matérias-primas e de mercadorias. Essas preocupações estavam presentes, com diferentes ênfases, tanto na chamada escola alemã de geografia quanto na francesa. Destacamos essas duas escolas por serem elas consideradas como percussoras da geografia moderna.

Assim, a discussão acerca do transporte e da circulação, especialmente de matérias-primas e das mercadorias, esteve presente nas preocupações dos geógrafos desde a institucionalização da geografia como disciplina acadêmica. É o que argumentam alguns autores, como Silveira (2011a), segundo o qual havia uma leitura geral, que não distinguia os termos circulação e transportes. Silveira (2011a, p. 25, grifo nosso) afirma que

O que ocorreu, no início, foi o fato da palavra original em alemão (*Verkehr*) ser um termo polissêmico que redundava em traduções como “circulação”, “transportes”, “tráfego”, “movimento”, “mobilidade” e outros. O que havia, no que se refere aos estudos sobre a circulação, era a diferenciação entre as escolas, como a Escola Alemã de Ratzel, sendo esta mais abrangente, e a Escola Francesa de La Blache, sendo esta mais histórica. No princípio, somente a tradução foi um complicador. Com o passar dos tempos, principalmente com a maior utilização do termo

⁴³ Embora expresse a condição existente três décadas atrás, tal formulação serviria para explicar a realidade atual da metrópole paulistana.

“Geografia dos transportes”, ambas as expressões se tornaram uma simples “metáfora orgânica” (PACHECO, 2001). **Nesse sentido, tanto uma expressão como a outra passou a redundar o estudo das vias e dos meios de transportes (sistemas de movimento), o ato de transportar mercadorias, pessoas e informações e as consequências sobre o espaço e/ou a própria produção do espaço. A circulação e, conseqüentemente, os transportes também foram destaques nas formulações geopolíticas e nas dinâmicas geoeconômicas dos territórios.**

Silveira (2011a, p. 26) ainda nos diz que a

Geografia da circulação” advém do século XIX, no momento histórico em que a Geografia passava por uma institucionalização nas universidades alemãs. Alfred Hettner, em 1897, publicou um artigo sobre transporte e o designou como matéria de estudo da Geografia.

E complementa dizendo que

Foi Ratzel (1914) – na Alemanha, em Antropogeografia – o responsável por organizar sistematicamente – ao estudar os transportes (meios e vias) e a circulação regional – a “Geografia Geral da Circulação”. (SILVEIRA, 2011a, p. 26)

Desse modo, é possível dizer que no final do século XIX, momento em que a geografia se consolidava como disciplina científica e acadêmica, forjava-se um subcampo da disciplina destinado a estudar os diversos fluxos de transportes.

SILVA JÚNIOR (2011, p. 82) também indica a importância de Ratzel (1903), por meio da leitura de Mattelart (1994⁴⁴ apud SILVA JÚNIOR, 2011) para a consolidação dessa temática – segundo seu relato,

Ratzel, maior representante da Escola Alemã de Geografia, pensou diretamente os rumos da Alemanha enquanto potência imperialista. Para o autor, a representação do Estado era a de “um organismo enraizado ao solo” (RATZEL, 1903 apud MATTELART, 1994) e, como todo organismo, deveria se caracterizar por movimentos fisiológicos de fluidos e de órgãos. A circulação, portanto, seria ação responsável por religar todas as partes e os elementos desse organismo.

O autor ainda afirma que a maior contribuição de Ratzel (1903 apud MATTELART⁴⁵) a esse respeito não estava exatamente em focalizar a circulação em sua teoria, mas na construção da ideia de “ecúmeno da circulação”. Para Silva Júnior (2011, p. 83),

⁴⁴ MATTELART, Armand. **A invenção da comunicação**. Lisboa: Instituto Piaget, 1994.

⁴⁵ Ibid.

Através da ideia de “ecúmeno da circulação”, expressa o reconhecimento da existência de diversos modos de circulação que formam diferentes redes, desde as redes periféricas, desprovidas do progresso tecnológico, até as redes mais complexas, providas da existência de meios e de sistemas de circulação avançados.

Em suma, havia em Ratzel (1903 apud MATTELART⁴⁶) e em outros representantes da chamada escola alemã de geografia⁴⁷ uma preocupação em compreender as redes de transportes como estruturas territoriais vitais à circulação no interior do Estado (SILVA JÚNIOR, 2011).

As formulações dos geógrafos alemães relativas à *Verkehrsgeographie*⁴⁸, incluindo Ratzel (1903 apud MATTELART⁴⁹ apud SILVA JÚNIOR, 2011), foram lidas e debatidas pelos geógrafos franceses, como Jean Brunhes (1964). Ao propor uma “*geografía general de la circulacion*”, este diz que

De todas as partes, por todas essas avenidas se chega uma vez mais à geografia geral da circulação, parte da geografia humana que até hoje se tem estudado mais amplamente e melhor, é, por outro lado, a parte central da chamada geografia econômica, mais uma razão que basta para definir sua orientação. Assim mesmo, a análise dos fatos positivos tem levado já a examinar as características materiais das ruas e estradas, a aglomeração urbana e a estrada política, a circulação urbana, questões legitimamente englobadas nesse termo geral, até um pouco vago, em todo caso, muito compreensivo de *verkher*-geographie (que se traduz imperfeitamente por geografia dos transportes).⁵⁰ (BRUNHES, 1964, p. 100)

Diferente de Ratzel (1903 apud MATTELART⁵¹ apud SILVA JÚNIOR, 2011), Jean Brunhes (1964, p. 100-114) pensava sua geografia geral da circulação de modo mais abrangente, considerando um número maior de variáveis – sem discutir diretamente as implicações internas a um único Estado Nacional –, o que envolveria a circulação oceânica, a

⁴⁶ MATTELART, Armand. **A invenção da comunicação**. Lisboa: Instituto Piaget, 1994.

⁴⁷ Na obra de Jean Brunhes (1964) **Geografía Humana**, outros geógrafos alemães, além de Ratzel, são mencionados quando o autor realiza sua apreciação a respeito da geografia dos transportes produzida na Alemanha.

⁴⁸ Silveira (2011a, p 25) diz que o termo alemão *verkher* é polissêmico, tendo sido traduzido como “circulação”, “transporte”, “tráfego”, “movimento”, “mobilidade” e outros.

⁴⁹ Op. cit.

⁵⁰ No original: “*De todas partes, por todas esas avenidas se llega una vez más a la geografía general de la circulación, parte de la geografía humana que hasta hoy se ha estudiado más ampliamente y mejor; es, por otro lado, la parte central de la geografía llamada económica, razón de más para que baste definir aquí su orientación. Asimismo, el análisis de los hechos positivos ha llevado a examinar los caracteres materiales de la calle y de la carretera, la aglomeración urbana y la carretera política, la circulación urbana, cuestiones legitimamente englobadas en esse termino general, quizás poco vago, en todo caso muy comprensivo de verkher-geographie (que se traduce imperfectamente por geografia de los transportes)*”.

⁵¹ Op. cit.

circulação continental, a circulação aérea e a circulação rápida do pensamento. Ele finalizou seu capítulo discutindo a relação entre a produção e o consumo, mostrando a importância das vias de circulação como articuladoras desses dois momentos do processo econômico.

Antes mesmo de Jean Brunhes (1964), dada a notoriedade do autor, há que se mencionar a posição de Paul Vidal de La Blache (1921⁵² apud SILVA JÚNIOR, 2011) acerca desse assunto. Nas palavras de Silva Júnior (2011, p. 87):

La Blache ensaia uma discussão mais aprofundada sobre a circulação na obra póstuma “*Principes de Géographie Humaine*”, de 1921. Nas várias páginas dedicadas à circulação, La Blache faz uma “Geografia Histórica”, discutindo desde a noção de mobilidade do homem vivendo em estágios tribais, enquanto nômades e bárbaros (abordagem tendendo à Etnografia) até a utilização das tecnologias (sem, no entanto discuti-las teoricamente) e das formas de circulação no início do século XX. Na parte em que discute a circulação, La Blache demonstra certa admiração pelos processos em curso na sua época e pelas transformações (econômicas, políticas e sociais) possibilitadas pelos meios de transportes. (...) O seu principal foco de análise é mesmo a relação homem-meio por intermédio da técnica, desde o corpo, passando pelos animais, até chegar nas técnicas mais avançadas de transporte.

Ou seja, no escopo daquelas que são consideradas as duas principais escolas fundadoras da geografia moderna, houve uma preocupação em refletir acerca dos deslocamentos que ocorriam no espaço, todavia isso era feito com diferentes abordagens e com profundidades também diversas. Silva Júnior (2011, p. 85) diz que

Em relação a Ratzel, La Blache conduziu uma abordagem mais limitada frente ao desenvolvimento das técnicas de circulação de seu tempo, negligenciando a análise do transporte de informações via telecomunicações. Assim a abordagem de La Blache revestiu-se de uma campânula frente aos acontecimentos em curso.

Diante do exposto, podemos dizer que em ambas as escolas, embora com ênfases distintas, havia uma preocupação geral a respeito da circulação de matérias-primas, mercadorias e pessoas. Tal enfoque é compreensível, dado que estamos tratando de autores cujas obras refletiam a respeito de uma realidade na qual a temática da mobilidade ainda não tinha adquirido a abrangência e a complexidade que apresenta na atualidade.

Ainda nessa discussão sobre os deslocamentos no espaço, outros autores também fizeram suas análises. As referências aqui são a outro subcampo, a chamada geografia dos transportes. Jean Jacques Juglas (1955), por exemplo, foi o responsável por redigir o capítulo sobre a geografia dos transportes no compêndio intitulado **Panorama da Geografia**, obra que

⁵² LA BLACHE, Paul Vidal de. **Tableau de la Géographie de la France**. Paris: Gallimard, 1903. Tomo I.

visava a sistematizar os campos ativos da disciplina então praticada. Em seu capítulo, ele apresenta um abrangente e descritivo levantamento das vias de circulação e dos volumes de mercadorias que circulavam no mundo. Interessante observar que o autor, cujo capítulo foi elaborado em 1950⁵³, destaca a importância do modal ferroviário na composição dos meios de transporte, mas ele próprio chama a atenção para o automóvel, mercadoria cuja difusão espacial em escala mundial apenas se iniciava. Assim, ele nos diz que “É na Europa e na América do Norte que a rede rodoviária é mais densa e o parque automóvel mais rico. A Austrália e a Nova Zelândia são também países de intensa circulação automobilística” (JUGLAS, 1955, p. 825).

Ou seja, já nos anos 1950 o automóvel despontava como importante veículo para circulação nos Estados Unidos da América, enquanto na Europa⁵⁴ a hegemonia dos transportes ainda pertencia ao modal ferroviário. Os dados apresentados por Juglas (1955) deixam claro o quão incipiente era a importância do automóvel naquele período, pois nos países onde esse modal era mais representativo, tais como Estados Unidos (4,5 veículos/hab.), Canadá (9 veículos/hab), Nova Zelândia (8 veículos/hab) e Austrália (11 veículos/hab), a média era muito baixa se comparada à dos dias atuais.

Além de Juglas (1955), há dois outros autores que gostaríamos de mencionar: o inglês Emrys Jones (1966) e o austríaco Norbert Krebs (1930).

Em sua obra **Geografia Humana**, Emrys Jones (1966)⁵⁵, embora tenha feito um levantamento com as mesmas características daquele elaborado por Juglas (1955), realiza uma leitura de cunho mais teórico e menos empírico, bem como se reporta a um recorte espacial menor. Ele levantou dados sobre o sistema de transporte na África e na Europa, e procedeu à realização de uma tipologia dos modais e da distribuição das redes de transportes dessas duas regiões. Como dissemos, Jones (1966, p. 221, grifo nosso) conduz uma reflexão de cunho mais teórico e entende que

As grandes rotas marítimas e terrestres ocupam um lugar proeminente na história e na geografia, as estradas, os trens e os portos representam características de paisagem muito dignas de estudo, tanto por sua própria natureza como pelo efeito que podem causar na distribuição de outras características. **Empregamos a palavra comunicação porque todos os contatos humanos têm importância para o geógrafo**, e não se pode negar que as telecomunicações de qualquer classe podem

⁵³ Conforme indicação contida na obra, o texto foi redigido em 1950, todavia a publicação se deu em 1955.

⁵⁴ Hall (1995, p. 372) nos diz que os efeitos da expansão do consumo dos automóveis foram sentidos nos Estados Unidos ainda na primeira metade do século XX, enquanto na Europa apenas após a Segunda Guerra Mundial.

⁵⁵ A primeira edição da obra é de 1956.

ocasionar contatos culturais sem a necessidade de deslocamentos humanos. **Para os geógrafos lhes interessam mais os deslocamentos humanos, os meios com os quais isso se efetua e a relação que existe entre o movimento e a superfície do planeta.**⁵⁶

Em sua obra, Jones (1966) deixa claro que um dos pontos centrais que caracterizam o trabalho do geógrafo é a possibilidade de cartografar os fenômenos estudados pela disciplina.

Já na obra **Geografia Humana**, Norbert Krebs (1930) também dedica um capítulo para discutir os transportes e a circulação, ou, em seus termos, o tráfego e o intercâmbio. Para Krebs (1930, p. 118, grifo nosso)

A importância que têm os caminhos na paisagem nos leva a recordar o penúltimo capítulo quando havíamos deixado de lado momentaneamente o estudo das características da posição regional. **E, no entanto, dele dependem a forma e o desenvolvimento dos grandes núcleos de população, dos mercados e das cidades** (...)

Por outro lado, todo núcleo que **depende do tráfego** exige uma posição favorável, o que envolve suas possibilidades de expansão e de desenvolvimento futuro.

As citações e os autores acima mencionados demonstram que a temática relativa aos transportes e à circulação eram parte constituinte da reflexão corrente na geografia que se produzia naquele momento.

Retomando o argumento de Juglas (1955) e de Hall (1995), apenas após a Segunda Guerra Mundial os automóveis vieram a ser decisivos na estruturação viária das cidades europeias, daí marcamos essa década como referência para um primeiro panorama. Cabe recordar que, nos Estados Unidos, o automóvel já ganhava terreno como meio principal décadas antes, situação que foi reforçada nos anos 1950 com um maciço programa de investimento em estradas.

Edward Taffee (1970, p. 23, grifo nosso), em textos dos anos 1960, assim relata a situação dos transportes nos Estados Unidos:

À medida que avançava a tecnologia dos transportes, estes se tornavam cada vez mais diversificados, e outros meios entravam em concorrência com a ferrovia. Na década de 20, o caminhão e o automóvel particular foram sérios concorrentes. O

⁵⁶ No original “*las grandes rutas marítimas y terrestres ocupan un lugar preeminente en la historia y la geografía, y las carreteras, los ferrocarriles y los puertos representan características del paisaje muy dignas de estudio, tanto por su propia naturaliza como por el efecto que pueden causar en la distribución de otras características. Empleamos la palabra comunicacionn porque todos los contatos humanos tienen importancia para el geógrafo, y no puede negarse que las telecomunicaciones de la clase que sean pueden provocar contatos culturales sin necesidad de que se produzcan desplazamientos humanos. Pero el geografo ale interesan mas los movimientos humanos, los medios por los que estos se efectúan e la relacion que hay entre estos movimientos y otros aspectos de la superficie del planeta*”

transporte por caminhão teve seu impacto inicial no carroto curto, relativamente caro, de artigos manufaturados. O automóvel particular absorveu a maior parte do tráfego de curto trajeto de passageiros, acabando virtualmente com os trens elétricos interurbanos de curto itinerário. **Tanto o caminhão como o automóvel particular continuaram sua expansão contínua na década de 1930, enquanto o lamentavelmente inadequado sistema rodoviário da nação começava a melhorar lentamente.** (...)

(...) O movimento de rodovias de pedágio, que começara antes da guerra, com a estrada Pensilvânia, teve impulso durante os primeiros anos de pós-guerra, para ser substituído em 1956 por um programa federal maciço de investimento de uma rede nacional de rodovias para alta velocidade e alta capacidade.

Embora se mencionem os automóveis, não há uma análise mais profunda acerca da relação entre a produção do espaço e o uso dos automóveis; em vez disso, até os anos 1960 pelo menos, a produção geográfica a respeito da questão dos transportes e da circulação enfatizava os aspectos mais voltados aos levantamentos estatísticos dos transportes de mercadorias e matérias-primas e de seus respectivos fluxos pelos países do mundo. Em outras palavras, a preocupação é mais relacionada à infraestrutura demandada para a realização dos transportes.

Miralles-Guasch (2002, p. 108) avalia que esse enfoque está intimamente relacionado aos paradigmas teóricos nos quais se baseavam os pesquisadores que se debruçavam sobre a questão:

Desde o século XIX, o paradigma da causalidade acompanhava as análises que pretendiam estudar as infraestruturas de transporte como elementos territoriais. Este enfoque foi consolidado a partir da década de 1950, quando as ciências sociais adotaram a lógica neopositivista (Capel, 1981), caracterizada pelo desejo de formular leis gerais, empiricamente generalizáveis, por meio de modelos matemáticos explicativos, que utilizavam, exclusivamente, aqueles elementos objetivos que asseguravam um *conhecimento objetivo* da realidade social.⁵⁷

Ainda segundo Miralles-Guasch (2002),

Dentro deste paradigma, o transporte passou a ser um fator explicativo ou dependente de diversas formas urbanas. Assim, por meio dos transportes derivavam algumas consequências reestruturantes e inclusive criadoras de espaço urbano, ou, pelo contrário eram o resultado de estruturas espaciais. Em um outro sentido, as consequências da implantação de certas infraestruturas de transportes sobre

⁵⁷ No original: “Desde el siglo XIX, o paradigma de la causalidad ha ido acompañando los análisis que pretendían estudiar las infraestructuras del transporte como elementos territoriales. Este enfoque foi consolidado a partir da década de 1950, quando las ciencias sociales adoptaron la lógica neopositivista (Capel, 1981), caracterizada por la voluntad de formular leyes generales, empíricamente generalizables, por medio de unos modelos matemáticos explicativos, que utilizaban, exclusivamente, aquellos elementos objetivos que aseguraban un conocimiento objetivo de la realidad social.”

determinados espaços se mostravam como consequências mecânicas e, portanto, repetitivas e previsíveis. OFFNER, 1992^{58 59}

A mudança de paradigmas no corpo de uma disciplina sempre se realiza de maneira progressiva, e até os anos 1960, pelo menos, a geografia ainda mantinha uma produção relacionada aos transportes e à circulação em detrimento da discussão a respeito da mobilidade. Tal perspectiva fica clara quando consultamos obras de referência publicadas nos anos 1970 e constatamos que ainda não constavam termos relacionados à mobilidade. A obra **A Glossary of Geographical Terms**, editado por Sir Laurence Dudley Stamp (MOBILIDADE, 1970), cuja primeira edição foi publicada em 1966, sequer possui o termo “mobilidade” entre seus verbetes.

Mas as publicações posteriores começam a trazer definições relacionadas à mobilidade. Assim, em 1971 o Instituto Panamericano de Geografia lançou o **Vocabulário de Termos de Geografia Urbana**. Nele não se encontra o termo “mobilidade”, mas a tradução do termo inglês “*commuting*”, “comutação”. Segundo o vocabulário, define-se “comutação” como um:

Caso especial de deslocamento para o trabalho (159)⁶⁰, usualmente implicando no uso de meios públicos de transportes, em que a extensão da viagem (medida em tempo ou em distância (16)⁶¹ linear) é relativamente longa. A forma de medida deve ser especificada. (COMUTAÇÃO, 1971)

Outros dicionários de geografia também foram consultados. A definição de “mobilidade” (“*mobility*”) do **Longman Dictionary of Geography** é a seguinte:

condição ou qualidade de ser MÓVEL, por exemplo, de pessoas que se deslocam facilmente de um lugar para outro e de um emprego para outro, em busca de emprego ou de maiores rendimentos; **ou de indivíduos em relação ao grau de**

⁵⁸ OFFNER, Jean-Marc. Les effets structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique. **L'espace géographique**, 3, p. 233-242, 1992.

⁵⁹ No original: “*Dentro de este paradigma, el transporte pasó a ser un factor o bien explicativo o bien dependiente de las diversas formas urbanas. Así, de los transportes se derivaban unas consecuencias reestructurantes e incluso creadoras de espacio urbano, o, a la inversa, eran el resultado de unas estructuras espaciales. En un sentido o en outro, las consecuencias de la implantacion de ciertas infraestructuras de transporte sobre determinados espacios se plateaban como consecuencias mecânicas, y, por lo tanto, repetitivas e previsibles. OFFNER, 1992*”.

⁶⁰ Deslocamento para o trabalho – Viagem regular de um empregado (ou forma de representação dela) entre seu local de residência e o estabelecimento em que está empregado. A definição de viagem regular e/ou sua representação deve(m) ser especificada(s).

⁶¹ Distância – Medida do intervalo entre dois pontos; a unidade de medida deve ser especificada, tal como a distância em linha reta, tempo, custo ou qualquer escala arbitrária.

acesso e facilidades em que cada um tem de viajar (mobilidade pessoal); ou do indivíduo e domicílios ao serem capazes de mover-se entre CLASSES SOCIAIS e grupos de renda (MOBILIDADE SOCIAL).⁶² (MOBILITY, 1989, grifo nosso)

No **Dictionary of Geography**, de Susan Mayew, a “mobilidade” (“*mobility*”) é definida como:

Um termo geral usado para descrever e um tipo de movimento espacial; não exclusivamente * migração, que envolve uma mudança permanente de residência, mas também, por exemplo, o turismo, viagens pendulares, ou estudar longe de casa. Essas últimas formas ou movimento têm sido classificados como * circulação. W Zelinsky (Geog. Rev., 1961) revela, há mudanças sugeridas, conforme a região ou nação se desenvolve, há mudanças na mobilidade. A mobilidade geográfica, inicialmente restrita, aumenta consideravelmente com o desenvolvimento, até o ponto em que o transporte sofisticado significa que a migração pode ser substituída por circulação (pode-se, por exemplo, **viajar diariamente** de Leeds para Londres, ou pegar voos internacionais regulares, ao invés de se mudar) ou quando telefones, faxes e modems reduzem a necessidade de circular.⁶³ (MOBILITY, 1997, grifo nosso)

Já na obra **The Dictionary of Human Geography**, editado por R. J. Johnston, Derek Gregory e David Smith, conceitua-se “mobilidade” (“*mobility*”) da seguinte maneira:

Um termo geral que inclui todos os tipos de movimentos territoriais, incluindo a MIGRAÇÃO. A rigor, a distinção é necessária entre esta mobilidade espacial ou geográfica e a “mobilidade social”, um termo utilizado para abranger mudanças em status socioeconômicos. Nem todas as formas de mobilidade espacial podem ser consideradas como migração. A última geralmente implica uma mudança permanente ou semi-permanente de residência e, portanto, exclui, por exemplo, viajantes, turistas e estudantes que se deslocam periodicamente entre a casa da família e a faculdade. **Estas formas de mobilidade são frequentemente designadas como circulação, o que abrange “uma grande variedade de movimentos, geralmente de curto prazo, repetitiva ou cíclica em caráter, mas todas tendo em comum a ausência de qualquer intenção declarada de uma mudança permanente ou de longa duração em residência”**.⁶⁴ (MOBILITY, 2009, grifo nosso)

⁶² No original: “*Mobility the state or quality of being MOBILE, e.g. of people moving readily from one place to another and from job to job, in search of employment or higher incomes; or of individuals in relation to degree to which each one has access to travel facilities (personal mobility); or of individual and house-holds in being able to move between SOCIAL CLASSES and income groups (SOCIAL MOBILITY).*”

⁶³ No original: “*A general term used to describe and kind of spatial movement; not solely *migration, which involves a permanent change of residence, but also, for example, tourism, commuting, or studying away from home. These latter forms or movement have been classified as *circulation. W Zelinsky (Geog. Rev., 1961) develops, there are changes in suggested that, as region or nation develops, there are changes in mobility. Geographical mobility, initially restricted, increases greatly with development, until the point when sophisticated transport means that migration may be replaced by circulation (one might, for example, **commute from** Leeds to London, or take regular international flights instead of relocating) or when phones, faxes, and modems reduce the need to circulate”.*

⁶⁴ No original: “*A general term which includes all types of territorial movements, including MIGRATION. Strictly, a distinction is necessary between this spatial or geographical mobility and “social mobility”, a term used to cover changes in socio-economic status. Not all forms of spatial mobility maybe regarded as migration.*

Já no **Dictionnaire de la Géographie**, de Fernand Verger, a “mobilidade” (“*mobilité*”) é conceituada como:

Maior ou menor tendência ao deslocamento de uma população, de uma região a outra ou de um país a outro, do interior em direção à cidade.

Nas cidades, medida de frequência de mudança de domicílio – emprega-se também a expressão tematicamente imprópria de “mobilidade da moradia” – e, na perspectiva do tempo cotidiano, semanal ou sazonal – deslocamentos diários ligados à atividade profissional – semanal ou sazonal –, ligados ao lazer.

As economias mais dinâmicas são aquelas que beneficiam de maior mobilidade da população e de mão de obra de uma perspectiva estritamente geográfica (deslocamento de um ponto a outro) e numa perspectiva setorial (passagem de uma atividade profissional a outra, seja diretamente, seja através de processos de reciclagem e de readaptação (Estados Unidos, por exemplo).⁶⁵ (MOBILITÉ, 1996)

No **Le mots de la géographie: Dictionnaire critique**, editado por Brunet, Ferras e Thery em 1993, assim se define “mobilidade” (“*mobilité*”):

Forma de movimento (de *movere*, a partir de *mew*, mudar), que se expressa pela mudança de posição* (geográfica ou social). Há inúmeros tipos. A *mobilité sociale* se lê através das classes, ela trata particularmente de classes de renda; ela é quase sempre evocada apenas como “ascensão”, e sua dificuldade é maior ou menor segundo os tipos de sociedade. A *mobilité professionnelle* se traduz por uma mudança de profissão; ela tem relação com a anterior. A *mobilité du travail* se mede pelo tempo em que, em média, se passa em um mesmo estabelecimento (ou numa mesma empresa); para parecer mais competente pode-se falar em *turnover*, ou rotação* da mão de obra; é a mesma coisa, e isso se mede pela porcentagem de assalariados no começo do ano; ora são os trabalhadores que são móveis (e tomam a iniciativa, com risco de parecerem instáveis, senão ingratos), ora é o empregador que os tornam “móveis” ao demiti-los; chama-se isso de mercado* de trabalho.

Ao desencadear o êxodo rural, o século XIX mobilizou as populações do campo, nos dois sentidos da palavra: a *mobilização* é a reunião de pessoas, de meios, de capitais em vista de uma operação precisa como a guerra; neste sentido, mobilizar é também

The latter usually implies a permanent or semi-permanent change of residence and therefore excludes, for example, commuters, holiday-makers and students moving termly between family home and college. These forms of mobility are often designated as circulation, which covers ‘a great variety of movements, usually short-term, repetitive or cyclical in character, but all having in common the lack of any declared intention of a permanent or long-lasting change in residence.’

⁶⁵ No original: “Plus ou moins forte tendance au déplacement d’une population, d’une région à une autre ou d’un pays à un autre, de la campagne vers le ville.

Dans les villes, mesure de la fréquence des changements de domicile –, on emploie aussi l’expression thématiquement impropre de “mobilité du logement” – et, dans la perspective du temps quotidien, hebdomadaire ou saisonnier, déplacements journaliers liés à l’activité professionnelle, hebdomadaire ou saisonniers, liés aux loisirs.

Les économies les plus dynamiques sont celles qui bénéficient de la plus grande mobilité de la population et de la main-d’œuvre sur le plan strictement géographique (déplacement d’un point à un autre) et sur un plan sectoriel (passage d’une activité professionnelle à une autre, soit directement, soit à travers des processus de recyclage et de readaptation (États-Unis par exemple).”

imobilizar; no caso, deslocar mão de obra do campo para fixá-la em torno das fábricas.

As três formas precedentes podem alimentar a *mobilidade geográfica*, que implica uma mudança de *lugar*. Mas a própria mobilidade geográfica, que se expressa pelas migrações, é complexa. **Ela pode ser constituída de deslocamentos quotidianos recorrentes, ou por um período mais longo, fruto da separação entre lugar de trabalho e lugar de habitação (migrações diárias, serviço de transporte*); ou para suprir exigências de abastecimento ou de volta às origens (“migração” de compras, de lazer);** ou resultar de ritmos sazonais (na montanha, em lugares turísticos, nomadismo*, transumância* ou da mobilidade do trabalho (canteiro de obras). Os deslocamentos duradouros, com mudança de residência, podem ser forçados (deportação*, exílio*, êxodo*) ou desejados (busca de uma habitação melhor, de melhores ganhos, de uma melhor condição de vida). Existem numerosas situações intermediárias, ligadas às etapas de uma carreira*, à natureza da profissão (servidores públicos, altos cargos empresariais) ao ciclo da vida (estudos, presença e idade de filhos, aposentadoria). A mobilidade pode ser intraurbana (mudança de endereço em um mesmo aglomerado urbano), em uma distância maior, ou mesmo internacional.

Em geral, a mobilidade é benéfica, evitando algumas formas de esclerose, e as sociedades “avançadas” e ricas tem *altas taxas de mobilidade*, nas diferentes acepções definidas (v. mudança* de ares). As ideologias conservadoras não gostam: “na época, reinava a virtude perfeita [...] não existia nem trilhas, nem caminho nas montanhas, nem barco, nem pontes sobre as águas. Os seres se multiplicavam e viviam no mesmo lugar onde tinham nascido” (Tchouang-tseu, IX). Mas a mobilidade é seletiva: uma sociedade industrial aprecia a mobilidade dos executivos* e a imobilidade geográfica dos trabalhadores menos qualificados, que formam assim “bacias de emprego” nas quais a diferenciação é fonte de sólidas rendas não menos diferenciais. V. errância*, sedentarização*.⁶⁶ (MOBILITÉ, 1993)

⁶⁶ No original: “*Forme du mouvement (de movere, à partir de mew, pousser), qui s’exprime par le changement de position* (géographique ou sociale). Il en existe de nombreuses sortes. La mobilité sociale se lit à travers les classes, ne serait-ce que les classes des revenus; elle n’est guère évoquée que comme ‘ascension’, et elle est plus au moins difficile selon les types de sociétés. La mobilité professionnelle se traduit par un changement de profession; elle a des rapports avec le précédente. La mobilité du travail se mesure au temps que l’on passe en moyenne dans un même établissement (ou une même entreprise); pour faire plus copéte on parle de turnover, ou rotation* de la main-d’oeuvre; c’est la même chose, et cela se mesure au pourcentage de salariés du début d’année; tantôt ce sont les travailleurs qui sont mobiles (et prennent l’initiative, quitte à paraître ‘instables’, sinon ingrats), tantôt c’est l’employeur qui les rend ‘mobiles’ en les chassant; on appelle cela le marché* du travail.*”

En déclenchant l’exode rural, le XIXe siècle a mobilisé les populations des campagnes, dans les deux sens du mot: la mobilisation est la réunion de personnes, de moyens, de capitaux en vue d’une opération précise comme la guerre; en ce sens, mobiliser est aussi immobiliser; en l’occurrence, c’était déplacer de la main-d’œuvre des campagnes pour la fixer autour des usines.

Les trois formes précédentes peuvent alimenter la mobilité géographique, qui implique un changement de lieu. Mais la mobilité géographique elle-même, qui s’exprime par les migrations, est complexe. Elle peut être faite de déplacements quotidiens récurrents, ou à plus longue période, fruit de la séparation entre lieu de travail et lieu d’habitation (migrations journalières, navettes*); ou tenir à des exigences du ravitaillement et du ressourcement (‘migrations’ d’achat, de loisir); ou résulter des rythmes saisonniers (en montagne, dans les lieux touristiques, nomadisme*, transhumance* [transporte de sazonal de tropas de animais para buscar alimentos em outro lugar, comum em região de montanhas]) ou de la mobilité du travail (chantiers). Les déplacements durables, avec changement de résidence, peuvent être contraints (déportations*, exil*, exode*) ou désirés (recherches d’un meilleur logement, de meilleurs revenus, d’un meilleur cadre de vie). Il existe nombre de situations intermédiaires, liés aux étapes d’une carrière*, à la nature de la profession (fonctionnaires d’autorité, cadres d’entreprise) au cycle de vie (études, présence et âge des enfants, retraite). La mobilité peut être intra-urbaine (changement d’adresse dans la même agglomération), à plus longue distance, voire internationale.*

En général, la mobilité est bénéfique, évitant quelques formes de sclérose, et les sociétés ‘avancées’ et riches ont de forts taux de mobilité, dans les diverses acceptions définies (v. changement d’air). Les idéologies*

Como se pode observar em todas as definições mencionadas, o termo “mobilidade” contempla a pendularidade, ou, em outras palavras, o movimento cotidiano com finalidade definida, normalmente, o trabalho e, em alguns casos, para o estudo. Tal característica é importante, pois está em sintonia – embora não contemple sua complexidade – com a noção de mobilidade cotidiana.

Há que ressaltar, porém, que em nenhuma dos verbetes consultados encontramos o adjetivo “urbana” aplicado ao termo “mobilidade”, ou seja, não se encontra a definição de “mobilidade urbana”, mais precisamente, termo consagrado no discurso político, jornalístico e em parte do mundo acadêmico na atualidade quando se trata da infraestrutura e do sistema de transportes de passageiros para a realização dos deslocamentos cotidianos. Apenas nos dois últimos dicionários analisados, cujas publicações datam do final do século passado, o termo “mobilidade” se aproxima dos conteúdos hoje atribuídos à mobilidade cotidiana.

Em nossa interpretação, a discussão a respeito da mobilidade não recebeu grande atenção dos geógrafos ao longo da primeira metade do século passado, pois outras questões guiavam os estudos geográficos que se realizavam naquele momento. Seria um anacronismo, indevido e incorreto, cobrar que aqueles geógrafos refletissem sobre questões que surgiram e se manifestaram *a posteriori*.

De todo modo, foi na obra de Pierre George (1983) que encontramos uma primeira leitura a respeito da mobilidade cotidiana realizada por um geógrafo. Vasta e diversificada, na produção deste autor se destacam livros de cunho teórico, como **Geografia e Sociologia** (GEORGE, 1969), e um conjunto de obras de caráter empírico, como **Panorama do Mundo Atual** (GEORGE, 1976). **Geografia Urbana** (GEORGE, 1983⁶⁷) é uma obra que mescla passagens de cunho teórico com outras de cunho empírico. Numa dessas sessões, o autor destina um capítulo para discutir a mobilidade urbana, assunto que vincula a duas determinantes: a instabilidade da moradia e a migração diária da população ativa.

Logo no início de sua exposição, o autor apresenta os dois fatores que considera os geradores da mobilidade: os custos de moradia e as distâncias a serem percorridas pelos trabalhadores. A análise dos dois fatores em conjunto compõe uma explicação mais precisa,

conservatrices n'aiment pas: 'à l'époque régnait la vertu parfaite [...] il n'y avait ni sentier, ni chemin dans les montagnes, ni bateaux, ni ponts sur les eaux. Les êtres se multipliaient et vivaient à l'endroit même où ils étaient nés' (Tchouang-tseu, IX). Mais la mobilité est sélective: une société industrielle apprécie la mobilité des cadres et l'immobilité géographique des travailleurs moins qualifiés, qui forment ainsi des 'bassins d'emploi' dont la différenciation est source de solides rentes non moins différentielles. V. errance*, sédentarisation*."*

⁶⁷ A publicação original da obra, na França, é de 1961.

mas, para salientar amiúde os aspectos atinentes a cada um dos assuntos, o autor procede à discussão separadamente.

Sobre a instabilidade da moradia, George (1983, p. 189) nos diz que “a importância atribuída à moradia entre as comodidades da vida influi na sua mobilidade”. E continua, dizendo que

O cidadão é quase sempre um homem que gasta uma parte de seu tempo a procurar e a esperar por uma moradia, a se preparar para mudar. Para a grande maioria dos habitantes das cidades, a moradia mesmo quando comprada pela família, representa apenas um abrigo necessário e geralmente considerado provisório.

O quadro de trabalho é mais ou menos variável, via de regra, menos estável que o do camponês, mesmo para o pequeno comerciante proprietário de seu estabelecimento. Esse quadro é para a maioria, não somente diferente do quadro da habitação, como também afastado dele. **As condições da evolução urbana mostraram as causas dessa separação geográfica, cada vez mais geral, entre os lugares de trabalho, qualquer que seja a sua natureza, e os lugares de moradia.** (GEORGE, 1983, p. 185, grifo nosso)

Nesse caso, ao focalizar a moradia, há uma preocupação concernente à distância a ser percorrida pelas pessoas em seus deslocamentos cotidianos. Assim, a melhor situação seria aquela na qual o indivíduo trabalha em um local próximo a sua moradia, precisando percorrer apenas uma distância pequena, pois desse modo haveria uma redução nos custos financeiros relativos aos deslocamentos e o dispêndio de tempo seria menor; essa situação também favoreceria a utilização de meios de transporte público ou o deslocamento a pé.

Os custos da vida cotidiana foram objeto de reflexão de George (1983). Nessa linha, o autor avalia a dificuldade para equilibrar o orçamento ante a necessidade de morar e trabalhar e os dispêndios financeiros indispensáveis a sua efetivação. Ele nos diz que

O mais frequente na França e nos países vizinhos é o seguinte: o homem do campo que se urbaniza vem ocupar um alojamento velho e exíguo – **e com frequência relativamente caro** – no centro da cidade, nas zonas em vias de envelhecimento, muitas vezes sórdidas, mas que têm a vantagem de estarem próximas do núcleo das atividades principais, dos principais lugares de contratação de trabalhadores. (GEORGE, 1983, p. 187, grifo nosso)

E o autor emenda que no curso da vida, normalmente, o trabalhador ali conhece uma companheira com quem se casa e constitui família, instalando-se a necessidade de busca uma residência condigna ao novo momento familiar, mas novamente os custos compõem fator determinante (GEORGE, 1983).

Considerando as condições das grandes cidades da França dos anos 1950 e 1960, ele diz que “as construções são todas feitas na periferia, ou nos subúrbios quando se trata de uma

grande cidade, sua primeira migração será centrífuga” (GEORGE, 1983, p. 188). Mas essas moradias eram caras e aumentavam o custo de deslocamento. Segundo George (1983, p. 188, grifo nosso),

De maneira geral, o desenvolvimento da construção estimula a mobilidade interna da população, permitindo o descongestionamento dos locais insalubres. Entretanto, esta mobilidade é freada pela desigualdade dos preços dos aluguéis que imobiliza nos bairros mais deteriorados as famílias que dispõem de poucos recursos financeiros para se alojar, seja pela insuficiência ou irregularidade dos ganhos, seja em consequência da má distribuição da **renda familiar** entre os diferentes tipos de despesas.

À luz dessas colocações, é possível inferir que a instabilidade da moradia está relacionada fundamentalmente aos custos da vida urbana – cujos preços correspondem às características especulativas do mercado imobiliário, no qual a renda passível de ser extraída é exorbitante em determinadas áreas da cidade – e menos à qualidade de vida do trabalhador. Conforme George (1983, p. 195),

Poder viajar, mesmo apertado, duas vezes por dia nos trens ou nos ônibus repletos, é um luxo que não é acessível a todo mundo. E é uma razão a mais para que os pobres permaneçam fiéis aos velhos e deteriorados imóveis do centro.

O segundo aspecto analisado por Pierre George (1983, p. 195) é o, por vezes penoso, como vimos, deslocamento diário da população:

Os deslocamentos, e sobretudo as condições de transportes, aumentam a fadiga da jornada de trabalho. O tempo consagrado à vida familiar reduz-se. Trata-se, seguramente, de uma das opressões da vida urbana. Ela é tanto mais pesada quanto mais cresçam as distâncias e quanto maior o número de pessoas que participam desse deslocamento.

George estabelece toda uma tipologia dos trabalhos disponíveis, tanto por setor de atividade econômica (indústria, comércio, serviços etc.) como pelo nível hierárquico ocupado pelos trabalhadores. Via de regra, a condição dos bairros corresponde aos desígnios da renda e da hierarquia funcional, mas há um padrão no sentido dos deslocamentos para o trabalho, o qual varia quando se colocam os deslocamentos com finalidade de estudos. Assim,

Os movimentos são simples: são centrípetos de manhã e centrífugos à noite. São ritmados pelas pelos horários de trabalho dos escritórios e lojas, sendo a jornada mais longa ou menos longa na medida em que se trabalha em jornada interrompida pela pausa do almoço (França) ou em jornada contínua (Países Baixos, Suécia). Comportam diversos tipos de deslocamento: deslocamentos individuais de executivos e altos funcionários utilizando veículos motorizados; deslocamentos

coletivos dos empregados utilizando transportes coletivos (caso particular dos países baixos, onde o uso da bicicleta é tão difundido que se tornou específico no país). Pode-se incorporar ao mesmo movimento o deslocamento diário dos alunos dos estabelecimentos de ensino do segundo grau e superior, procedentes muitas vezes, do mesmo meio social e que chegam toda manhã a seus locais de estudo. A tendência à dispersão dos estabelecimentos de segundo grau e dos institutos de ensino superior complica esse movimento que já nem sempre é mais unicamente centrípeto/centrífugo. (GEORGE, 1983, p. 191)

Além de Pierre George (1983), também na geografia francesa encontramos outra analista desses deslocamentos cotidianos: trata-se de Jacqueline Beajeau-Garnier (1980⁶⁸), a qual analisa o que chama de “migrantes diários”. Sua análise não é tão minuciosa quanto a de George (1983), mas Beajeau-Garnier (1980, p. 292-293) reconhece que

Há um enorme número de pessoas envolvidas nesse movimento diário, comumente realizado duas vezes por dia, poderemos restringir o uso do termo “*commuting*” a movimentos que encerram três características: apreciável extensão, uso de alguns meios de transporte mecânicos e certo grau de convergência.

Esse breve panorama demonstra que o conceito de mobilidade, com seus atributos atuais, foi construído nas últimas décadas do século XX. Portanto é indevido, porque anacrônico, buscar essa construção nos chamados autores clássicos. Todavia o conjunto de aspectos abordados através do conceito de mobilidade, de alguma forma, foram debatidos pelos geógrafos. Isso pode ser visto nos verbetes dos dicionários de geografia apresentados e, especialmente, na geografia urbana de Pierre George (1983).

É fundamental destacar que a mobilidade cotidiana, com os atributos atuais, não deve ser buscada nos estudos clássicos da geografia, por algumas razões. A primeira é que a forma e as dimensões das áreas urbanas eram diferentes e menores que as atuais. A segunda diz respeito aos meios de transporte disponíveis e os mais usados, haja vista que o automóvel estava longe de aferir a difusão que percebe atualmente. A crise da mobilidade que é conteúdo de nossa reflexão tem tanto a dimensão da cidade quanto o volume de carros como determinantes fundamentais.

2.5 A MOBILIDADE URBANA E A MOBILIDADE COTIDIANA

⁶⁸ Sua obra foi originalmente publicada em 1969.

Na metrópole paulistana contemporânea, cuja área urbanizada é extensa e heterogênea, marcada por diversas tipologias de moradia e variados tipos de vias de circulação e meios de transporte, a mobilidade cotidiana mostra-se cada vez mais difícil de ser realizada, ou, como dizem alguns autores, estamos diante de uma crise da mobilidade.

Essa crise resulta de um feixe de situações que passam pela condição econômica do Brasil nas últimas décadas, pelo aumento da taxa de emprego que aumentou mais de 30% na RMSP no período analisado, pelo acesso ao crédito, voltado especialmente à aquisição de bens duráveis (especialmente carros e apartamentos), pela extensão e modo de organização funcional da cidade, pela manutenção das precárias condições do transporte coletivo (que responde por 55% do total de pessoas transportadas, segundo a Pesquisa OD de 2007, realizada pelo Metrô) e pela prioridade dada pelo setor público aos investimentos viários; enfim é um acúmulo de situações encadeadas ao longo de décadas que, de maneira integrada, concorreram para a atual crise.

Nesse sentido, é importante considerar que, se há uma crise de mobilidade,

É necessário considerar tanto a mobilidade quanto o trânsito em si como processos históricos que participam das características culturais de uma sociedade e que traduzem relações dos indivíduos com o espaço, seu local de vida, dos indivíduos com os objetos e meios empregados para que o deslocamento aconteça e, dos indivíduos entre si. (BRASIL, 2004, p. 13)

Nas palavras de Vasconcellos (1996, p. 18),

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 urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas, podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer aos meios de transporte não-motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais).

Embora haja essa ampla gama de possibilidades de realização dos deslocamentos, em São Paulo, ante as condições já citadas, é cada vez maior o número de pessoas que opta por utilizar os carros como meio de deslocamento. É o desejo de efetivar sua mobilidade, de maneira mais rápida e confortável, sem necessitar enfrentar o transporte coletivo. Desejo que nos horários de pico não se realiza na metrópole paulistana.

No escopo das discussões sobre a mobilidade, o Ministério das Cidades, responsável por elaborar os estudos que resultaram na PNMU (BRASIL, 2012), compreende que

A mobilidade urbana sustentável pode ser definida como o resultado de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos-não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e nos veículos. (BRASIL, 2004, p. 14)

Concordamos plenamente com os desígnios apresentados nessa política e associamos a essa ideia à diminuição do tempo médio de realização dos deslocamentos cotidianos. Para que tal política se efetive, há uma longa agenda de ações e mudanças a serem realizadas.

É preciso repensar o modo como se realizam os transportes na metrópole que há tempos, por caminhos diretos ou indiretos, estimula o uso do carro como meio preferencial para a realização dos deslocamentos cotidianos.

3 O RODOVIARISMO E O ESTÍMULO AO USO DO TRANSPORTE MOTORIZADO EM SÃO PAULO

Figura 3 – Meta de faminto: a charge da década de 1960 explora a concepção rodoviaria em voga no Brasil desde então

Os longos congestionamentos que marcam a paisagem paulistana nas últimas décadas são o corolário de um modo de vida.

Ao longo do século XX, os automóveis passaram a fazer parte do conjunto de objetos que compõem a maioria das cidades. A difusão desses objetos técnicos não ocorreu de maneira uniforme: enquanto alguns países já possuíam expressivas frotas nos anos 1950, em outros a expansão só ocorreu na segunda metade do século, com o *boom* econômico do pós-Segunda Guerra Mundial.

No Brasil, a indústria automobilística teve suas bases consolidadas apenas nos anos 1950, quando recebeu forte apoio governamental para se instalar e manter no país, embora tivesse unidades de montagem de veículos aqui desde os anos 1920. Ao longo do tempo o setor se organizou para criar e manter um padrão de circulação apoiado no uso dos automóveis individuais, em detrimento do transporte coletivo. Zioni (2002, p. 74) nos diz que

O plano para um “pré-metrô” apresentado pela *Light & Power*, concessionária desde 1900 do transporte público municipal por bondes, é tido como a primeira grande

oportunidade perdida para que São Paulo tivesse um eficiente sistema de transporte urbano. Mas como essa proposta enfrentou opositores ao monopólio da Light e apontava em sentido contrário daquele defendido por Ulhôa Cintra e Prestes Maia, acabou sendo relegada em favor da orientação rodoviarista do Plano de Avenidas.

Para a difusão do rodoviarismo, foi necessário criar mecanismos propagandistas que enaltecessem os carros, além de instituir um processo de produção do espaço compatível com o uso desses veículos. Nesse sentido, concorreu também a expansão das atividades do setor de construção civil e a gradativa redução dos investimentos nos ramais ferroviários.

Embora os anos 1950 marquem o processo, a trajetória do automóvel no Brasil e o princípio da atividade de produção automobilística no país remontam a períodos anteriores, tendo São Paulo como lugar privilegiado de seu desenvolvimento.

A história do automóvel no Brasil começou no final do século XIX, com a chegada de um veículo fabricado pela empresa francesa Peugeot que fora importado por Henrique Dumont, pai de Alberto Santos Dumont, famoso por ter inventado o avião e por ser um dos pioneiros do uso de automóvel no Brasil. Em 1893, o veículo importado chegou de navio e desembarcou em São Paulo, no Porto de Santos.

O veículo veio para a cidade de São Paulo, onde circulava com destaque pelas ruas. O estado de São Paulo contava poucas estradas de rodagem, sendo que nenhuma delas, aliás, fora projetada e construída para receber a circulação de automóveis e sim para o tráfego de veículos de tração animal. Naquele período o automóvel era como um alienígena na cidade, e ainda estava longe de ter a importância que apresenta na atualidade.

Pouco mais de uma década após desembarcar em terras brasileiras, o automóvel ganhou um de seus primeiros espaços de apreciação. O primeiro foi criado em 1907⁶⁹, trata-se do Automóvel Clube do Brasil, cujo objetivo era difundir o uso dos veículos de combustão interna e lutar pela abertura de vias adequadas ao uso de carros; além da inadequação das vias havia outros entraves à difusão automobilística, como, por exemplo, a escassez de gasolina⁷⁰.

⁶⁹ O Automóvel Clube do Brasil foi fundado antes de o Governo Federal regulamentar a concessão de estradas de rodagem, fato que só ocorreu em outubro de 1910, através da Lei nº 8.334/10 (BRASIL, 1915).

⁷⁰ Na década de 1920, o Brasil foi pioneiro na pesquisa e experimentação de combustíveis alternativos à gasolina. Isso porque toda a gasolina consumida no país àquela época era importada. Visando a encontrar um substituto, dois combustíveis alternativos foram experimentados: a *usga* e a *azulina*, ambas misturas combustíveis que contavam com cerca de 5% de gasolina. A produção ocorria no estado do Pernambuco, e, em princípio, ambos ganharam fatias relevantes do mercado. Porém o meio de transporte desses combustíveis era a ferrovia que, controlada por uma empresa inglesa, aumentou o valor dos fretes especificamente para esses produtos, tornando-os economicamente inviáveis em comparação com a gasolina importada. Com isso, a Inglaterra manteve a condição de maior exportador de gasolina para o Brasil. (SOUSA, 2010)

O problema do combustível era o que mais dificultava a difusão do uso de automóveis. Todo o combustível utilizado era importado da Europa e o abastecimento se tornou precário, devido à Primeira Guerra Mundial. (ROCHA, 1985, p. 96)

Além de Alberto Santos Dumont, outros membros da elite paulista foram pioneiros na utilização de automóveis no Brasil, com destaque para Washington Luiz, que, posteriormente, tornou-se presidente da República. Escrevendo sobre o rodoviarismo, Lagonegro (2008, p. 40-41, grifo nosso) tece algumas considerações sobre um dos membros dessa elite, Washington Luiz:

Recém-formado em direito na cidade de São Paulo, iniciou a vida pública na intendência (prefeitura) de Batatais e casou-se com a filha do Barão de Piracicaba, deitando raízes entre os grandes da oligarquia paulista. Na virada do século XX (*sic*), automóveis e caminhões já eram uma realidade para fazendeiros graúdos, que os adquiriam como ferramentas e símbolos de *status* numa sociedade em processo de modernização acelerada. **Os jovens oligarcas Washington Luiz, Sylvio Álvares Penteado (filho de Antônio Álvares Penteado) e Antônio Prado Jr. tornaram-se então os mais ativos publicistas do automóvel e de suas vantagens sobre as ferrovias.** Enaltecendo o papel reservado aos transportes rodoviários no país, organizaram corridas e excursões em precárias estradas dos arrabaldes paulistanos, as “bandeiras rodoviárias”. Numa delas, completaram em quinze dias a primeira ligação automobilística entre São Paulo e Rio de Janeiro.

Embora fosse fluminense da cidade de Macaé, foi no estado de São Paulo que Washington Luiz fez sua carreira política e se tornou dos principais difusores do automóvel e ardente defensor do rodoviarismo no país. Entende-se por rodoviarismo ou *ideologia rodoviarista* a adoção “(...) de um novo meio de transporte, o automóvel, que exigiu inovações técnicas, institucionais e sociais para sua viabilização.” Lagonegro (2008, p. 40). Concordamos com essa leitura, mas a complementamos com a necessidade de produção do espaço voltado à consumação do uso dos automóveis.

Num país onde os trens eram os principais veículos, estabelecer um novo meio de transporte exigia a criação de meios de divulgação capazes de constituir uma imagem positiva a respeito do novo produto, destacando suas vantagens em relação aos demais meios de transportes existentes. Lagonegro (2008, p. 40) defende que:

A ideologia rodoviarista demandou a eliminação de outras modalidades para impor o interesse de seus formuladores junto ao Estado e induziu a formação de grupos de pressão política, de uma infinidade de empresas do ramo, em particular de uma incipiente indústria de autopeças, embrião da produção automobilística nacional.

Dentre os mencionados membros da elite, Washington Luiz merece destaque porque desenvolveu importante carreira política em São Paulo e no país. Para tratar disso,

recorreremos nos próximos parágrafos aos trabalhos de Paula (2000), Rocha (1985) e Lagonegro (2008). Por conta dos cargos que ocupou, Washington Luiz foi o principal propagandista do rodoviarismo até a década de 1930, quando deixou a Presidência da República. Após ter sido intendente (hoje equivalente ao cargo de prefeito) em Batatais, ocupou os cargos de deputado estadual (1904-1905), secretário de Segurança Pública do Estado de São Paulo (1908-1912), deputado estadual (1912-1913), prefeito do Município de São Paulo (1914-1919), presidente (governador) do Estado de São Paulo (1920-1924) e presidente da República (1925-1930). Ao ser investido em cada um desses cargos, Washington Luiz agiu de modo a criar um ambiente institucional propício ao avanço do rodoviarismo. Algumas frases tornaram-se marcas registradas de seus discursos, tais como

“Boas estradas para toda época do ano”, repetia constantemente Washington Luiz em suas campanhas políticas, fazendo com que passasse a ser identificado como o mais ardoroso defensor da estrada de rodagem no país. (ROCHA, 1985, p. 98)

Enquanto secretário de Segurança Pública, Washington Luiz organizou as bases do sistema penitenciário paulista e criou a primeira penitenciária pública do estado. Em seu segundo mandato como deputado estadual, ele criou

uma lei que passou ao Estado de São Paulo a competência da construção viária. As estradas aproximam os centros produtores dos centros consumidores, valorizam as terras que atravessam, tornam baratos os produtos que nela são explorados e trazem facilidades e comunicações para os correios. (ROCHA, 1985, p. 98)

E para dar vazão aos trabalhos de construção de estradas, o então deputado estadual propôs um projeto de lei que visava à construção de rodovias com o uso de mão-de-obra dos presidiários. Segundo Lagonegro (2008, p. 41, grifo nosso),

Washington Luiz preocupava-se seriamente com a delinquência, comum e política, num país recém-saído da escravidão legal, em intensa urbanização e que acolhia diariamente milhares de imigrantes pobres; muitos, revoltados. A lei estadual nº 1.406 de 26/XII/1913, de sua autoria, **elegeu em seu artigo 1º a construção de rodovias como a forma precípua de trabalho penitenciário em São Paulo.**

Rocha (1985, p. 98) afirma que

O projeto visava a regulamentar o regime penitenciário em São Paulo, mas inseria, além da proposta de emprego de mão-de-obra dos encarcerados na construção de estradas de rodagem, um artigo autorizando o governo do Estado a “estabelecer o sistema de Viação do Estado, em relação às estradas públicas de rodagem e a executá-lo na parte que lhe competir, determinando o tipo, a largura, as rampas

máximas e curvas mínimas, de modo a permitir a circulação de pedestres, cavaleiros, veículos de pequena e grande velocidade. (Pereira de Souza, Washington Luiz, 1912)”.

Com essas propostas, Washington Luiz pavimentava o caminho para o avanço do rodoviarismo em São Paulo. Enquanto exercia o mandato de prefeito de São Paulo, em 1917⁷¹, ele foi um dos organizadores e presidiu os trabalhos do Primeiro Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, ao fim do qual acabou eleito presidente da Associação Permanente de Estradas de Rodagem, entidade neófito que tinha o objetivo de pressionar o Estado no intento de ampliar a malha rodoviária no estado de São Paulo.

Segundo Rocha (1985, p. 105, grifo nosso),

O mérito do congresso foi abrir e manter o debate em torno do problema de se criarem fontes permanentes e regulares de arrecadação de tributos, capazes de garantir recursos para a construção de estradas de rodagem. A criação de órgão responsável pela execução e fiscalização das obras com esses recursos começou a ser defendida.

A ressonância do Congresso extravasou a área da Capital, encontrando eco sobretudo no interior do Estado, **que reclamava maiores facilidades de trânsito para as regiões de recente ocupação, situados entre os eixos ferroviários, para os quais os automóveis e os caminhões eram considerados os mais versáteis e adaptáveis ao volume de cargas e passageiros a ser deslocado pelas vias férreas.** Como decorrência do congresso, fundou-se em São Paulo a “associação paulista das boas estradas”, entidade civil sem finalidades lucrativas, com o objetivo de desenvolver a propaganda geral em favor do automobilismo e das “rodovias”.

O congresso, em alguma medida, serviu para reunir os agentes interessados na criação e fortalecimento de uma política de cunho rodoviarista em São Paulo, e ao seu término consagrou uma simbiose entre os interesses privados e os da administração pública, graças aos cargos que Washington Luiz passara a acumular.

Ainda nos baseando principalmente em Paula (2000), Rocha (1985) e Lagonegro (2008), podemos dizer que ao longo dos anos seguintes os negócios relacionados ao rodoviarismo continuaram a crescer, e os agentes envolvidos – tais como proprietários de oficinas mecânicas, fábricas de autopeças, lojas de óleos e lubrificantes, borrachas e demais acessórios para carros, bem como construtoras e empreiteiras – associaram-se e constituíram um poderoso grupo de pressão política que agia em favor de ações que privilegiassem o rodoviarismo, inclusive no interior das instituições públicas, em todo o estado de São Paulo.

⁷¹ A palavra “rodovia” para designar a estrada de rodagem foi adotada no Primeiro Congresso Brasileiro de Estradas de Rodagem, no Rio de Janeiro, em 1916, sob patrocínio do Automóvel Clube do Rio de Janeiro (ROCHA, 1985, p. 106).

Ainda no primeiro quarto do século XX, instalaram-se em São Paulo duas das principais montadoras de automóveis do mundo ainda hoje, a Ford e a GM (SCARLATO, 1981, p. 70). Ambas instalaram-se região central da cidade de São Paulo e depois migraram para os municípios de São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, respectivamente.

A Ford Brasil, filial da Ford Motors, foi a segunda subsidiária da empresa na América do Sul, tendo a primeira se instalado na Argentina. Em princípio, a montadora ocupou galpões alugados na área central de São Paulo, sendo seu primeiro endereço na rua Florêncio de Abreu. Um ano depois, a empresa mudou-se para a praça da República e, em 1921, instalou-se na rua Sólon, no bairro do Bom Retiro, bem ao lado da ferrovia. No início dos anos 1950 mudou-se para o bairro do Ipiranga e, em 1967, a empresa inaugurou suas instalações em São Bernardo do Campo às margens da Rodovia Anchieta, onde atualmente funciona sua sede no Brasil.

A GM⁷², por sua vez, instalou-se no bairro do Ipiranga em 1925, na avenida Presidente Wilson, e posteriormente fixou-se no município de São Caetano do Sul, na avenida Goiás, às margens da ferrovia que liga a capital ao litoral.

Ao longo dos anos, outras edições de congressos rodoviários foram organizadas e a ideologia rodoviarista foi ganhando cada vez mais força em São Paulo. Uma das mais fortes linhas de argumentação em favor do rodoviarismo sublinhava a versatilidade dos automóveis ante os trens. Além disso, o automóvel serviria como meio de transporte dos produtos entre as propriedades rurais e as ferrovias.

Durante a campanha para presidir⁷³ o estado de São Paulo, em um de seus discursos Washington Luiz proferiu a seguinte expressão: “Governar é povoar⁷⁴; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; Governar é pois, fazer estradas!”

Em 1921, quando Washington Luiz presidia o estado de São Paulo pela primeira vez, um plano de circulação reduziu o papel das ferrovias na estruturação das vias de transporte em prol das rodovias. Segundo Rocha (1985, p. 108), “O Plano Rodoviário de 1921 foi o primeiro que estudou somente estradas de rodagem. Foi o marco divisório da transição da mentalidade ferroviária para a rodoviária.” Foi durante a administração estadual de

⁷² O primeiro concessionário da GM no país foi Sylvio Álvares Penteado, conhecido membro da elite paulista.

⁷³ Àquela época não havia o cargo de governador, mas de presidente dos estados que constituem a federação, por isso utilizamos o verbo presidir em vez de governar. A título de exemplo, o bairro de Presidente Altino é uma homenagem a Altino Arantes que presidia o estado de São Paulo no mandato imediatamente anterior ao de Washington Luiz.

⁷⁴ Washington Luiz parafraseou e ampliou a posição de Afonso Pena, político mineiro, ex-presidente do Brasil que dizia que “governar é povoar!”.

Washington Luiz que Ulhôa Cintra apresentou um plano urbanístico para a cidade de São Paulo denominado “projecto de irradiação e expansão”, em 1922. Esse plano foi a base a partir da qual se construiu o conhecido Plano de Avenidas, de Prestes Maia.

Ao longo do tempo, a ideologia rodoviarista foi se expandindo pelo estado de São Paulo e, quando Washington Luiz chegou à presidência do país, ela pôde ser implantada numa extensão ainda maior, ampliando o contexto de ação do local ao nacional; observe-se, por exemplo, que em 1927 foram elaborados os primeiros planos rodoviários em esfera federal. Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT, [s.d.]),

Durante o Governo de Washington Luís (1926-1930) ocorreu o grande impulso para o desenvolvimento do rodoviarismo brasileiro. Com o Plano Catrambi foram estabelecidas as bases da Rede Rodoviária do Brasil, o primeiro do gênero.

Todavia marcaram o mandato de Washington Luiz não apenas o rodoviarismo, mas também a derrocada do café como produto arrimo da economia nacional, e o declínio político da chamada República Velha, que culminou na deposição de Washington Luiz da presidência do país e na ascensão de Getúlio Vargas ao cargo após um curto período de transição.

Em 1930 Getúlio Vargas assumiu a Presidência da República e nomes como os de Washington Luiz⁷⁵ e Antônio Prado, bem como os de outros políticos paulistas perderam força no cenário político nacional, mas os ideais rodoviaristas encampados por eles não pereceram.

Em São Paulo, além das duas montadoras, ganhava força o polo comercial cujas atividades giravam em torno dos carros: lojas e oficinas voltadas à venda de produtos e serviços automobilísticos. Em paralelo houve o fortalecimento da Associação Paulista de Estradas de Rodagem, com o ingresso de muitos empresários do ramo da construção e produtores rurais interessados em valorizar suas terras, especialmente nas cidades do interior do estado por onde as ferrovias passavam, pois uma das estratégias de fortalecimento do discurso rodoviarista era a de que os carros poderiam ser utilizados na conexão entre as fazendas e as estações rodoviárias.

Em 1935, as ferrovias apresentavam prejuízos, devido à concorrência com o as rodovias que foram construídas em diversas regiões do estado de São Paulo (FERRARI,

⁷⁵ Após a deposição, Washington Luiz foi preso e, posteriormente, enviado ao exílio nos Estados Unidos e Europa. Regressou ao país apenas em 1947, após o fim do primeiro período getulista.

1981)⁷⁶. Nesse contexto, o automóvel fora promovido positivamente, pois era tido como mais flexível, já que servia para a realização de diversos deslocamentos entre os lugares, permitindo a liberdade de se escolherem os caminhos e os horários de parada, por exemplo. Por outro lado,

O debate sobre a crise nas ferrovias, que ganhara a opinião pública após o Congresso Ferroviário, foi abandonado com a exigência do esforço de guerra, mesmo antes do país ingressar no conflito. Os transportadores brasileiros uniram-se num esforço enorme, esquecendo suas querelas corporativistas: ferroviários e rodoviários, obedecendo às imperiosas exigências de segurança nacional, desdobraram-se em desenvolver soluções que minimizassem os estrangulamentos representados pelas más condições de tráfego e exploração de ferrovias. Foram efetivadas medidas de reorganização e aproveitamento da capacidade ociosa nos meios de transporte, a melhoria dos portos e do sistema de armazenamento, melhoria no pátios de transporte e no transbordo de cargas. O transporte de passageiros, relegado a segundo plano durante o conflito, restringiu-se bastante. Os ônibus tiveram prioridade no racionamento de combustível e arcaram o transporte intermunicipal. (ROCHA, 1985, p. 139, grifos nosso)

Em suma, aos poucos as rodovias ganharam espaço em relação às ferrovias em São Paulo e, em âmbito federal, ocorriam algumas movimentações políticas que se encaminhavam nessa mesma direção.

3.1 A CONSTITUIÇÃO DAS BASES PARA A CONSOLIDAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL NOS ANOS 1950

São ainda Paula (2000), Rocha (1985) e Lagonegro (2008) que nos dão subsídios para compreender a constituição das bases de consolidação da indústria automobilística brasileira. O final dos anos 1930 e início dos anos 1940 marcou um período em que o governo federal começou a privilegiar a construção de estradas e fortalecer os rumos do rodoviarismo e da indústria automobilística no país, cujo embrião havia se instalado em São Paulo. O período entre 1930, quando Washington Luiz deixou a Presidência da República, e 1956, ano de criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia) foi pontuado por ações de incentivo ao avanço do rodoviarismo no Brasil.

⁷⁶ O autor dá indicações de que a situação não estava circunscrita ao estado de São Paulo, mas presente em todo o país.

O Plano Geral Nacional de Viação de 1934, analisado por Rocha (1985, p. 154), embora considerasse os diversos modais de transporte, priorizava a construção de rodovias, pois em comparação com as ferrovias elas demandavam menor investimento tanto na etapa da construção quanto no tocante à manutenção. Esse documento fora construído pelo ministro dos Transportes à época, e contou com apoio técnico dos órgãos paulistas de estradas de rodagem, que haviam sido os precursores dessa atividade no país. O plano era minucioso, prevendo desde as obras a serem realizadas até a configuração da estrutura administrativa, que ficaria a cargo da Comissão de Estradas de Rodagem Federal, estrutura que havia sido criada no mesmo ano. Ele sugeria também uma fonte de recursos necessários para o financiamento e a consecução de todos os objetivos nele presentes.

No entanto, a lei que aprovou as medidas, discutidas pormenorizadamente na Assembleia Constituinte de 1934, não manteve a porcentagem de 60% dos impostos aduaneiros sobre automóveis, pneumáticos, lubrificantes e combustíveis como um “fundo” – caixa rodoviário – destinado exclusivamente às obras rodoviárias, a exemplo do que se observa em países mais evoluídos, inclusive na Argentina. Os técnicos do Ministério da Fazenda fizeram prevalecer os princípios de unidade orçamentária que tornavam inviáveis os esforços em garantir verbas para o desenvolvimento da rede de estradas de rodagem. (ROCHA, 1985, p. 155)

Embora o plano não tenha sido plenamente concretizado, muitas ações em âmbito federal foram efetivadas, sinalizando o fortalecimento do rodoviarismo no Brasil. Foi o caso da transformação da Comissão de Estradas de Rodagem Federal em um órgão executivo, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), criado em 1937 – “nesse mesmo ano o novo órgão apresentou um plano de viação, acentuando a política rodoviária em detrimento à ferroviária, sem grande repercussão” (DNIT, [s.d.]). Além disso, propôs a criação de um imposto único sobre combustíveis para custear as ações do novo órgão, porém tal tributo não foi criado e o DNER continuou sem ter uma fonte orçamentária específica.

Três anos depois, em 1940, o DNER foi reestruturado, no entanto

Continuou o Departamento a depender do recebimento de duodécimos que lhes eram atribuídos pela Secretaria da Fazenda, que também recebia o montante da quota de arrecadação do Imposto sobre combustíveis, arrecadado pela União, correspondente à participação do Estado de São Paulo no “Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios”. (ROCHA, 1985, p. 141)

Ainda assim, em 1944 foi aprovado o Plano Rodoviário Nacional (PRN apud SERMAN, 2008, p. 19), que previa estabelecer “uma trama de vias para a comunicação eficiente”. Este foi o primeiro plano exclusivamente rodoviário aprovado pelo Governo

Federal, o que demonstra como o sistema rodoviário tornava-se importante referência na condução da política de transportes no país.

Ainda em nível federal, mas em outra esfera de ação, em 1939 iniciaram-se as obras de construção da Fábrica Nacional de Motores, que contou com o apoio financeiro e tecnológico dos Estados Unidos, graças a acordo celebrado entre os governos brasileiro e estadunidense. A Fábrica Nacional de Motores foi uma dentre outras grandes instituições públicas construídas no primeiro governo de Getúlio Vargas. Também na década de 1940 foram construídas a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em 1941; a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), em 1942; a Companhia Nacional de Álcalis (CNA), em 1943; e a Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf), em 1945.

Ao longo das décadas de 1930 e 1940, o Brasil havia apresentado déficits comerciais relacionados à importação de automóveis e autopeças e, principalmente, gasolina e outros derivados de petróleo. Esses déficits foram maiores durante a Segunda Guerra Mundial, especialmente porque havia escassez de produtos, sobretudo gasolina, cuja procura no mercado interno não reduzira neste período e resultou no aumento do preço do combustível e na elevação do déficit comercial.

Esse fato demonstrava que a atividade rodoviária ganhava terreno no país, tanto que em 1946 novamente ocorreu uma reformulação administrativa e fiscal dos órgãos relacionados ao setor rodoviário brasileiro. O DNER tornou-se uma autarquia e passou a contar com um orçamento específico para a construção e manutenção de rodovias, graças aos recursos provenientes do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), criado pela Lei nº 8.463/45, conhecida também como Lei Joppert, nome dado em referência ao seu formulador (DNIT, [s.d.]). Assim o DNIT ([s.d.]) descreve o ocorrido:

O ano de 1946 marcou importantes modificações na área de transportes, com a transformação do DNER em autarquia e a criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), pelo engenheiro Maurício Joppert, Ministro de Viação e Obras Públicas, no curto governo do presidente José Linhares, que assumiu a administração do Brasil com a deposição de Getúlio Vargas em 1945. O FRN destinou os recursos necessários para que o então DNER desenvolvesse importantes “rodovias de penetração”, que se alongavam pelo interior brasileiro.

Essa foi uma transformação importante, pois revisava as condições sob as quais funcionava o setor rodoviário que, embora ganhasse espaço, não tinha fontes de recursos

definidas para sua sustentação⁷⁷. Nesse sentido, a Lei Joppert foi fundamental, pois retroalimentava o sistema com recursos provenientes da própria atividade rodoviária (ROCHA, 1985, p. 161). Assim, quanto maior fosse a circulação de veículos e o consumo de combustíveis, mais recursos financeiros eram destinados para os orçamentos dos órgãos estaduais rodoviários, que passariam a compor a estrutura dos governos estaduais após o ano de 1946, como afirma Paula (2000, p. 129) “A partir daí surgiram, no ano seguinte, os anteprojetos de leis originando os órgãos rodoviários estaduais e respectivos planos rodoviários.”

Rocha (1985, p. 161) reafirma o papel dos estados na execução dos recursos que agora chegavam com destinação específica aos cofres públicos estaduais:

Os estados tinham obrigação de investir nas rodovias ao menos 50% dos recursos do Fundo Rodoviário Nacional, devendo a discriminação desses valores constar da proposta orçamentária de cada unidade da federação.

Enquanto o Governo Federal preocupava-se com a instalação de vias de penetração, o governo paulista ampliava a rede rodoviária estadual, que já era composta por uma extensa rede viária, graças às ações realizadas pelos pioneiros do rodoviarismo que eram autóctones do estado de São Paulo. Segundo Rocha (1985, p. 158):

O desenvolvimento da rede rodoviária paulista estava ligado à arrecadação de um tributo federal, mas foi extraordinariamente favorecido pela ação planejadora do próprio governo do Estado e das administrações do Departamento de Estradas e Rodagem, apoiadas pelos governadores do Estado e pelos Deputados eleitos a partir de 1946. Estes, ainda que divergissem quanto às prioridades de construção das estradas incluídas nos Planos Rodoviários de 1940 sua revisão de 1947, e, posteriormente no Plano Rodoviário de 1951, em função de sua atividade política local e regional, nunca hostilizaram a opção rodoviária.

Assim, quando o governo Juscelino Kubitschek formalizou as ações de incentivo à instalação das indústrias automobilísticas, São Paulo já detinha algumas características de ordem social e territorial a seu favor: o histórico de uso e do estímulo ao uso de automóveis por parte da elite paulista e a infraestrutura instalada no estado. Também conta

O fato de São Paulo já abrigar algumas montadoras, desde o período de 1920, [o que] permitiu que aqui se desenvolvesse uma ampla indústria de peças e acessórios

⁷⁷ O período entre o final do governo ditatorial de Getúlio Vargas em 1945 e ascensão ao poder de Eurico Gaspar Dutra foi marcado por uma crise institucional relevante. O hiato de poder entre os dois mandatários e a necessidade de reordenamento institucional do Estado permitiram que o grupo de pressão pró-rodoviarismo agisse com mais ênfase nesse curto período. A institucionalização da Lei Joppert exatamente nesse momento é um dos exemplos do *lobby* realizado por esse grupo.

para a produção futura do automóvel nacionalizado a partir da década de 50. (SCARLATO, 1981, p. 64)

Com o avanço da atividade rodoviária, ao longo dos anos 1950, o Governo Federal investiu também em outros dois ramos industriais: o petroquímico e o automobilístico. Ambos receberam maciços investimentos diretos e indiretos. Em 1951, o então presidente Getúlio Vargas fundou a Petrobrás, estatal que objetivava explorar e refinar petróleo para transformação em combustíveis e outros derivados. Também proibiu a importação de peças para automóveis que tivessem similares sendo fabricados no país; neste quesito a existência da CSN foi fundamental, pois era com a matéria-prima originária da companhia que se produzia boa parte dessas peças.

Já no governo de Juscelino Kubitschek foram institucionalizados diversos grupos executivos para a efetivação das metas propostas pelo plano de governo. Entre eles, destaca-se o Geia, que elaborou um conjunto de medidas de diversas naturezas a fim de atrair as indústrias automobilísticas para o país.

Segundo Paula, a meta rodoviária (2000, p. 141)

era a mais importante em termos econômicos, políticos e simbólicos. Respondia ao descaso dos governos de todo o período anterior em relação à construção de estradas e, acima de tudo, constituía-se no elo mais evidente com a meta da indústria automobilística, prevista pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA. Esse grupo teve um acompanhamento muito próximo do presidente e era efetivado pelo próprio chefe da Casa Militar, General Nelson de Mello, o que mostra a indiscutível ênfase nessa meta.

Embora as empresas do setor automobilístico tenham desempenhado um papel importante na consolidação do rodoviarismo, elas não conseguiriam tal intento se não houvesse uma convergência com os interesses políticos existentes no país àquela época. Como já mencionamos, agentes de diversos segmentos econômicos concorriam nessa direção. Nesse sentido, muitas iniciativas advindas de grupos profissionais foram importantes, como os engenheiros que formavam o Clube de Engenharia, cujo grupo de associados participou de diversos órgãos da administração governamental – é o caso de Maurício Joppert, responsável pela reformulação do DNER em 1946.

Ainda nessa seara, outro importante grupo foi composto por empresários da construção civil que viam a construção de estradas como um nicho de atuação importante. Ao longo do tempo, dadas as atribuições que lhe competiam, o DNER ganhava importância no conjunto de órgãos federais, e era o polo administrador das verbas para a construção de estradas. Como diz Paula (2000, p. 155),

No final da década de 40 e início da de 50, o setor público era o que mais potencial tinha para as construções (DNER), pois as empreiteiras apenas “engatinhavam”. Os crescentes contratos junto ao DNER/DER’s fizeram com que as empresas se capitalizassem, comprassem equipamentos, incrementassem sua produtividade e seu poder de influência junto à burocracia estatal.

Em suma, o declínio do setor ferroviário e a ascensão do setor rodoviário não ocorreram apenas pelas virtudes e pelo *lobby* das empresas desse setor, mas pela conjugação de interesses diversos que culminaram na consolidação das empresas desse setor no Brasil.

E assim, consolidando esse esforço, em 1959 a Volkswagen inaugurou sua planta industrial em São Bernardo do Campo, cidade que na década seguinte recebeu também a fábrica da Ford – a qual fora a pioneira no país, em 1919 –, ambas às margens da rodovia Anchieta. Os caminhos do rodoviarismo estavam pavimentados. Na década de 1970, a Fiat instalou-se em Minas Gerais, na cidade de Betim, às margens da rodovia Fernão Dias.

A montadora italiana juntou-se à Ford, à GM e à Volkswagen e fechou o grupo das chamadas montadoras tradicionais do Brasil⁷⁸. Foram elas que durante as duas décadas seguintes dominaram a produção e oligopolizaram o mercado automobilístico brasileiro. Essa situação começou a ser alterada no governo Collor, quando foi implantada uma política industrial que abriu o mercado nacional à concorrência dos produtos importados.

3.2 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA ABERTA À CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL

A chegada de Fernando Collor de Mello ao poder foi paradigmática. Chegava ao poder o primeiro presidente eleito democraticamente após a ditadura militar⁷⁹, e seu discurso trazia um conjunto de proposições que prometiam alterar profundamente o Estado brasileiro, alçando o país a outro patamar econômico através da implantação de suas propostas. Segundo Fontes (2011, p. 39, grifo nosso),

⁷⁸ Outras montadoras também se instalaram ou foram criadas no país nesse período, mas faliram, deixaram de produzir ou foram absorvidas por alguma dessas quatro empresas. Já desde os anos 1960 foram essas montadoras que, uma vez instaladas no país, controlaram sua produção automobilística. Por conta desse protagonismo, optamos aqui por chamá-las de “montadoras tradicionais”, em oposição àquelas que se instalaram no Brasil a partir dos anos 1990.

⁷⁹ Harvey (2008) aponta que em países com regimes ditatoriais o avanço do neoliberalismo foi realizado de modo mais incisivo, pois os entraves políticos a serem superados eram derrubados com o emprego da força. O autor cita o caso chileno como modelar nessa direção.

A crise econômica vivida pelo país, expressa nas altas taxas de inflação e no baixo nível de crescimento, reforçava e era reforçada pela crise política – diante da perda de autoridade do Presidente da República – e pela falta de um projeto capaz de mobilizar o conjunto da sociedade nacional. Assim, a proposta de abertura da economia ao exterior e redução do papel do Estado, encampada pelo candidato vitorioso nas eleições presidenciais de 1989, aparece como o primeiro norte minimamente coerente capaz de guiar a sociedade brasileira para um novo projeto de desenvolvimento econômico baseado em uma nova hegemonia social. A primeira forma de concretização efetiva desta proposta, até então discutida de forma abstrata e vista por muitos como recurso retórico, encontra-se na **Política Industrial e de Comércio Exterior (PICE)** proposta ainda em 1990 pelo governo recém-empossado.

Para Filgueiras (2000, p. 84, grifo nosso),

com o Governo Collor e seu plano econômico, assistiu-se a uma ruptura econômico-política que marcou definitivamente a trajetória do desenvolvimento do Brasil na década de 1990. **Pela primeira vez, para além de uma política de estabilização, surgiu a proposta de um projeto de longo prazo, que articulava o combate à inflação com a implementação de reformas estruturais na economia, no Estado e na relação do país com o resto do mundo, com características nitidamente liberais.** No entanto, esse projeto, conduzido politicamente de maneira bastante inábil, acabou por se inviabilizar **naquele momento.**

A implantação da política industrial brasileira atingiu diretamente a indústria automobilística do país, que desde os anos 1950 contava com certas vantagens em termos de política fiscal e de condições de infraestrutura para o desenvolvimento do setor. Segundo Cardoso (2001, p. 110),

Desde a primeira fase de sua implantação, nos anos 1950 e 60, até inícios da década de 1990, a indústria automobilística foi um dos setores privilegiados pelo desenvolvimentismo no Brasil. Em razão de políticas industriais verticais características do modelo de substituição de importações, que procuravam impor externalidades, oferecer subsídios e criar regras de comportamento para setores da indústria identificados como estratégicos para o desenvolvimento nacional, o complexo automotivo como um todo gozou, de forma perene, de forte proteção interna, fartos subsídios e rígido controle das decisões de investimento de seus principais atores incluindo montadoras e autopeças. Esse quadro sofreria um primeiro revés no governo Collor, que ensaiou algumas tentativas de abandono do padrão de substituição de importações, sobretudo com a revisão dos subsídios e o aprofundamento da abertura comercial.

Uma das primeiras ações do governo Collor foi a abertura comercial do país, instituída logo no início dos anos 1990 e que, de pronto, possibilitou a importação de carros. Num país onde esse objeto é marcado por simbolizar o desejo de muitos consumidores, o volume de veículos importados aumentou rapidamente de maneira expressiva. Parte deles eram importados pelas próprias montadoras que tinham fábricas instaladas no Brasil.

Ao trazer modelos, inclusive similares aos nacionais, fabricados em outros países, ficou claro que a qualidade dos produtos importados era muito superior àquela praticada, no mercado brasileiro, pelo mesmo fabricante.

Com o passar dos anos, a indústria automobilística brasileira mostrava-se pouco produtiva e, de certo modo, obsoleta, se comparada à de outros países produtores. Isso se devia, em grande medida, ao baixo investimento para a modernização da produção de automóveis no país. As condições de mercado brasileiras mantiveram o setor relativamente inerte, pois o oligopólio praticado pelas quatro montadoras tradicionais praticamente eliminava a concorrência, o que deixava o mercado extremamente vantajoso para as montadoras e inconveniente para os consumidores. Assim, as indústrias pouco se movimentaram, pois contavam com um mercado consumidor cativo.

Quando o mercado foi aberto às importações de carros, quem dispunha de receita para comprar um automóvel, considerando a qualidade do produto, muitas vezes optava por modelos importados com melhor custo-benefício.

Nesse contexto, os agentes envolvidos viram-se impelidos a negociar uma solução para a crise que se abatia sobre o setor. Os trabalhadores assistiam à redução dos postos de trabalho, as empresas contabilizavam redução nos lucros aferidos nas filiais instaladas no país, e o governo ressentia-se da queda da arrecadação, do aumento do déficit na balança de importações e do desemprego.

É possível dizer que a harmonia relativa que regulava as relações entre o Estado e as empresas do setor rompeu-se, conforme Gitahy e Bresciani (1998, p. 16, grifo nosso), com a política econômica adotada naquele período:

A política industrial do governo Collor, delineada através das Diretrizes da Política Industrial e de Comércio Exterior (DPICE) de 26/6/1990 anunciou o desmantelamento dos esquemas anteriores de proteção comercial e fiscal³¹, rompendo, no início dos anos 90, a relativa sincronia de interesses entre o Estado e as empresas montadoras. Se no período da substituição de importações o Estado encontrou receptividade das grandes montadoras para estabelecer-se no país e nos anos 70 e 80 estas empresas estiveram dispostas a contribuir com a geração de divisas, a partir de 90 a crise interna e a chamada revolução tecnológica condicionam o papel do Brasil no cenário internacional.

³¹ Nesse documento são anunciados três programas: o Programa de Competitividade Industrial (PCI), o Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade (PBCP) e o Programa de Apoio à Capacitação Tecnológica da Indústria. Nele, o governo proclamava a tarifa aduaneira como única barreira comercial, a partir do segundo semestre de 1990, e estabelecia cronograma destinado a reduzir as tarifas alfandegárias da média de 35% em 90 para 20% em 94. Reduzia de 85% para um máximo de 70% o índice de nacionalização exigido nas operações com o governo. Fixava ainda em “zero” a alíquota para importação de máquinas, peças e componentes, assim

como matérias primas e produtos intermediários sem similar nacional (Gouvêa, 1991, p. 23). Quanto às tarifas alfandegárias, era implementada diferenciação setorial: a indústria automobilística continuaria operando com forte protecionismo comercial (35% em 1994, só superada pela de informática com 40%, quando a tarifa média cairia para 20%). Já no que se referia à carga tributária, as DPICE **incluíam redução de 20% do IPI para automóveis de até 1000 cc.** Houve posteriormente extensão da redução do IPI para os demais veículos, que ao ser retirada provocou imediato repasse para os preços. Já no Programa de Competitividade Industrial, o setor de componentes automotrizes foi considerado com vantagens comparativas adquiridas e potenciais, por possuir tecnologia dinâmica.

Ante a crise gerada pela abertura comercial, a negociação multilateral foi a saída encontrada para resolver a situação. Arbix (1996, p. 17) destaca um ponto central no fórum responsável pela negociação dos acordos setoriais – o fato de elas terem assento garantido para os trabalhadores:

O diálogo institucionalizado recebeu o nome de câmara setorial da indústria automobilística, premida pela necessidade de superar a crise do setor. Seu batismo deu-se em meio a um intenso fogo cerrado de críticas, em março de 1992, quando possibilitou a assinatura do primeiro acordo automotivo. E a sua maioria seria alcançada em fevereiro de 1993, com a assinatura do segundo acordo. Não foram poucos os que atribuíram à câmara as mesmas características do velho corporativismo brasileiro. Muitos viram em seus contornos nada mais do que a reedição de velhas armadilhas capitalistas, voltadas para a captura do sindicalismo combativo. Outros detectaram fortes traços de paternalismo estatal, incompatível com os tempos modernos.

As câmaras setoriais marcaram uma mudança na posição do Governo Federal ante os descompassos que a política econômica havia causado. A negociação foi uma trégua conseguida pelos setores industriais⁸⁰ que haviam sido expostos à concorrência comercial.

Elas também demarcaram outra estratégia de negociação que causou certa clivagem no interior das lideranças industriais do país, ao acordar diretrizes que não englobavam o setor industrial como um todo, mas se constituíam, como o próprio nome diz, por meio de acordos setoriais. Nesse sentido, entidades como a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp) tiveram de se reconstruir como núcleos aglutinadores das demandas políticas da indústria.

Fontes (2011, p. 134) defende que

Os acordos obtidos nas câmaras setoriais, sobretudo ao longo de 1992, com evidente destaque para o setor automobilístico, por um lado, enfraqueceram as entidades empresariais de caráter mais abrangente como a FIESP, PNBE, IEDI e CNI, já que os interlocutores do lado empresarial eram as entidades e empresas de cada um dos

⁸⁰ Houve outras câmaras setoriais, mas aquela de maior destaque foi a do setor automotivo.

setores envolvidos e não as entidades de “cúpula”; por outro lado, demonstraram empiricamente ao empresariado industrial que ganhos expressivos em suas vendas poderiam ser obtidos com base em acordos setoriais, sem a necessidade de grandes pactos ou entendimentos entre o capital e o trabalho.

As câmaras setoriais continuaram existindo até 1994, quando se iniciou o governo de Fernando Henrique Cardoso. Embora tenha mantido intactos os ideários neoliberais que guiaram a abertura econômica, esse governo alterou os mecanismos de diálogo. Assim, as câmaras setoriais foram dissolvidas e os diálogos relativos à indústria voltaram a ser tratados de maneira mais generalizada, mediados pelas entidades centralizadoras, como a Fiesp e o Ciesp e, novamente, com reduzida ou nenhuma participação dos trabalhadores.

Os acordos firmados no âmbito das câmaras setoriais foram exitosos, considerando os objetivos declarados quando as negociações se iniciaram: o número de postos de trabalho ficou estabilizado, com acordo de ampliação para os anos seguintes; os salários aumentaram em termos reais; e o lucro das empresas foi garantido, graças às desonerações fiscais realizadas pelo governo. Além disso, foram criadas novas regras para a viabilização do consumo através de consórcios e financiamento à aquisição de automóveis.

3.3 O REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO (RAB) E A NOVA ESTRUTURAÇÃO ESPACIAL DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO PAÍS

O governo de Fernando Henrique Cardoso iniciou-se sob uma nova base econômica e financeira, graças à implantação de um plano de estabilização financeira que reduziu a inflação e estabeleceu uma moeda estável que possibilitava às empresas a realização de investimentos baseados em prognósticos positivos, que tendiam a não serem corroídos pela inflação.

Esse foi um fator fundamental para a realização de novos investimentos pelo setor automobilístico, que ganhara fôlego e obtivera relativo sucesso econômico após as negociações realizadas no âmbito das câmaras setoriais. Segundo Lopes (2006, p.132),

As vendas de automóveis de passeio que em 1992 foram da ordem de 579.666 veículos, em 1994 elevaram-se para 975.697 mil veículos vendidos, destacando-se cada vez mais a participação dos carros populares na totalidade das vendas.

Em 1995, já sob a administração de Fernando Henrique Cardoso, um Novo Regime Automotivo (NRA) – também conhecido por Regime Automotivo Brasileiro (RAB) – foi negociado junto às empresas do setor automobilístico.

Uma das principais razões que conduziram a essa negociação foi o elevado déficit comercial apresentado pelo país, apontando-se o setor automotivo como um dos principais responsáveis pelos números negativos, pois os anos anteriores, como vimos, foram marcados pelo elevado número de carros importados para o país, não obstante a retomada da produção e das vendas no mercado interno. Segundo Cardoso (2001, p. 111),

em 1995, depois de anos de superávits constantes e elevados (iguais ou superiores a US\$ 10 bilhões ao ano), a balança comercial apresentou um rombo de US\$ 3,2 bilhões, e boa parte do déficit foi creditada ao desempenho do setor automobilístico, cujo balanço negativo em favor das importações chegou a US\$ 2,2 bilhões.

É fundamental ressaltar que, para as montadoras, pensando em termos de companhia que atua em âmbito global, a situação era relativamente confortável, pois o maior volume das importações de carros que assolavam as contas públicas do país, elevando o déficit, foi realizado pelas próprias montadoras que mantinham fábricas no país. Como diz Lopes (2006, p. 134),

Durante o biênio 93/94, as importações de automóveis atingiram o impressionante patamar de 190 mil veículos, a despeito das declarações do governo na época, que deixavam claro que a abertura havia sido promovida num contexto de sobrevalorização cambial e tinha um caráter punitivo aos setores oligopolistas que insistiam em manter suas margens de lucro. O governo pretendia atingir principalmente as montadoras, porém a resposta destas foi a maciça importação de veículos, correspondendo a 2/3 do total importado; ou seja, a maior parte dos veículos importados foram internalizados pelas próprias montadoras instaladas no país.

Nesse sentido, o que essas montadoras buscavam era obter do erário público um conjunto de condições vantajosas à realização de um processo de reestruturação de suas atividades produtivas no país.

O novo acordo foi realizado de modo muito diferente dos acordos fechados no âmbito das câmaras setoriais em 1992 e 1993. Estes foram formalizados como coletivos e tripartites (governo, empresas e trabalhadores), com o objetivo de baixar o preço dos automóveis através de desonerações fiscais que incidiriam sobre toda a cadeia produtiva do automóvel e de acordos salariais que redundavam em redução do preço do produto final, com manutenção do número empregos e das taxas de lucro das empresas. Já o RAB colocava em questão a

necessidade de se realizarem investimentos na cadeia produtiva automobilística com vistas a recolocar esse setor em posição de competitividade. Segundo Pinheiro e Motta (2002, p. 1, grifo nosso), o RAB

É um programa de investimento e de exportação com regime especial de importação. Isto é, a empresa industrial instalada no país ou que queira se instalar (*newcomer*) e que assuma junto ao governo o **compromisso de investir/exportar** terá, em contrapartida, a autorização para importar bens de capital, insumos e veículos com redução do Imposto de Importação (MDIC, 1999).

Instituído pela Medida Provisória nº 1.024/95 (MDIC, 1999), após inúmeras reedições foi convertido na Lei nº 9.449, de 14.03.97 (Brasil, 1997b). **Mediante a oferta de benefícios e incentivos fiscais às *newcomers*, o governo objetivava ampliar e modernizar a capacidade instalada para, no momento subsequente, alavancar as exportações e fazer do setor um instrumento de captação de recursos externos.**

O modo como o acordo foi formalizado nitidamente privilegiava as montadoras já instaladas no país, exatamente porque estas já produziam aqui, e teriam assim vantagens comparativas e competitivas importantes, mesmo ante as empresas que vislumbrassem se instalar e produzir no país. Nesse sentido, às montadoras brasileiras tradicionais

foi dada a regalia de importar com tarifa especial de 35% (cadente até 20% em 1999), desde que para cada veículo importado outro fosse exportado. Como as empresas terminais respondiam pela maior parte das importações (76,7% em 1995), buscava-se o equilíbrio da balança comercial setorial. **As medidas favoreciam as montadoras já instaladas em detrimento das que não tinham fábricas por aqui,** já que se fixava, em paralelo, um índice de 60% de nacionalização dos componentes dos veículos, aumentando muito os custos de entrada de novos concorrentes. (CARDOSO, 2001, p. 111, grifo nosso)

Ressaltamos que uma das prerrogativas do acordo era a exportação de veículos, para tanto havia a necessidade de se modernizar a produção. O acordo firmado foi excelente para as indústrias automobilísticas, que rapidamente passaram a exportar os produtos fabricados no Brasil, o que redundava em aumento de arrecadação para os cofres do governo.

A partir da leitura de Cardoso (2001) e Pinheiro e Motta (2002), podemos observar que alguns pontos do acordo, porém, sofreram severas críticas, tanto internas como externas. Internamente elas vieram, sobretudo, de governadores de estados que não possuíam indústrias do setor automobilístico. Externamente, o Japão foi o país que demonstrou publicamente a maior insatisfação com as medidas anunciadas pelo Brasil, protocolando uma consulta junto à Organização Mundial do Comércio (OMC) para que a instituição se posicionasse em relação às medidas do governo brasileiro que o país asiático considerou serem protecionistas. O

procedimento japonês teve repercussões, pois o governo brasileiro decidiu rever alguns pontos que haviam sido acertados no acordo inicial e, no nível legal, satisfaz os críticos.

Segundo Cardoso (2001, p. 111-112, grifo nosso),

Em resposta, o governo anunciou em agosto de 1996 um pacote de incentivos fiscais e outros benefícios para montadoras que destinassem seus investimentos para as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste. Entre as mudanças mais importantes introduzidas no NRV, abrandavam-se a exigência de índice de nacionalização de 60% e a vinculação de importações a exportações, mantendo-se a tarifa de 35% de importação dos próprios produtos (automóveis ou partes) das montadoras aqui instaladas.

Isso acalmou um pouco o Japão e a União Européia, e em outubro do ano seguinte 25 montadoras de carros, utilitários, caminhões, motos e tratores haviam se habilitado ao programa de incentivos, tais como Toyota, Renault, Chrysler, Asia Motors, Kia, BMW e Audi, todas sem plantas no país, além de VW, Ford e GM, dentre outras já existentes.

Em relação às críticas internas, o Governo Federal adicionou um conjunto de medidas fiscais que visavam a estimular o investimento nas regiões ainda não contempladas pelas empresas do setor automobilístico. Pinheiro e Motta (2002, p. 2) destacam que as negociações resultantes nessas medidas fiscais foram árduas, argumentando que o período entre as duas medidas provisórias revela a dificuldade de concretizar as negociações, pois

a forte concentração que o setor ainda hoje mantém na região Sudeste, provocou a reação da comunidade política, sobretudo, do Legislativo Federal e dos governadores dos demais estados, em especial os do Nordeste, que viam na MP mais um instrumento com efeito concentrador, agravado pelo fato de a região mais desenvolvida do país ser novamente subsidiada pelas demais. Este embate explica o tempo decorrido entre a primeira edição da MP e a sua conversão em Lei, bem como o fato de, em dezembro de 1996, ser editada uma nova MP, a de nº 1.532, instituindo o chamado Regime Automotivo Especial, que conferia benefícios especiais e adicionais às *newcomers* que se estabelecessem nos estados das regiões Centro-Oeste, Norte, e Nordeste.

Os acordos acertados em 1996 passaram a vigorar apenas em 1997, estabelecendo-se o mês de maio do mesmo ano como prazo para adesão de novas empresas que quisessem gozar dos benefícios oferecidos por intermédio do RAB⁸¹. Finalizado o prazo, muitas delas, de diversos ramos da cadeia produtiva do setor automobilístico, anunciaram a realização de investimentos no Brasil. Podemos observar, assim, uma nova configuração e distribuição do parque industrial automobilístico brasileiro.

⁸¹ Inicialmente apenas as montadoras foram contempladas pelo RAB, mas as negociações levadas a cabo pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) conseguiu estender alguns benefícios do acordo também ao setor por ele representado.

Tabela 1 – Distribuição das montadoras de carros no Brasil (2010)

Montadora	Localidade	Estado	Ano de instalação
General Motors (GM)	São Caetano do Sul	SP	1930
GM	São José dos Campos	SP	1959
Volkswagen	São Bernardo do Campo	SP	1959
Ford	São Bernardo do Campo	SP	1967
Fiat	Betim	MG	1973
Agrale	Caxias do Sul	RS	1975
Volkswagen	São Bernardo do Campo	SP	1976
Ford	Horizonte	CE	1997
Honda	Sumaré	SP	1997
Mitsubishi	Catalão	GO	1998
Renault	São José dos Pinhais	PR	1998
Toyota	Indaiatuba	SP	1998
Volkswagen	São José dos Pinhais	PR	1999
Ford	Camaçari	BA	2000
GM	Gravataí	RS	2000
Iveco	Sete Lagoas	MG	2000
Nissan	São José dos Pinhais	PR	2001
Peugeot/Citröen	Porto Real	RJ	2001
Hyundai	Anápolis	SP	2007
Mahindra	Manaus	AM	2007
Hyundai	Piracicaba	SP	2012
Toyota	Sorocaba	SP	2012
Fiat	Suape	PE	em construção
Nissan	Resende	RJ	em construção
Jac Motors	Camaçari	BA	em construção
Chery	Jacareí	SP	em construção
BMW	Araquari	SC	em construção
BMW	Joinville	SC	em construção

Mapa 2 - Distribuição espacial da indústria automobilística no Brasil (2013)

Por meio do RAB, o Governo Federal proporcionou às empresas e aos estados brasileiros a construção de alternativas para a distribuição do parque automobilístico nacional, destarte os investimentos contemplaram apenas pontualmente alguns estados das regiões Norte e Nordeste, onde se encontram condições técnicas inferiores àquelas existentes na porção centro-sul do país. Pode-se dizer ainda que a infraestrutura instalada nessa porção do país, associada à maior proximidade com os países do Mercado Comum do Sul (Mercosul) – que por conta da natureza desse acordo comercial tornaram-se importantes mercados para os automóveis brasileiros – e às condições fiscais oferecidas pelos estados nos quais as empresas se instalaram explicam, em grande medida, essas opções locais.

Ressalta-se que, muito embora as regiões Sul e Sudeste tenham sido as mais privilegiadas nessa reestruturação, a RMSP não recebeu grandes investimentos. Isso pode ser explicado pela adoção, por parte das indústrias, de mecanismos semelhantes àqueles que levaram à reestruturação produtiva e locacional da indústria estadunidense, a qual trocou as áreas onde havia uma concentração sindical tradicional por outras onde esse tipo de influência era menor, permitindo assim que o capital encontre menos barreiras, inicialmente, à sua reprodução⁸².

O RAB e a redistribuição espacial do parque automobilístico nacional também surtiram efeitos sobre as técnicas de produção empregadas nesse setor. Uma questão que se coloca, neste caso, é a heterogeneidade das plantas produtivas que passaram a compor o setor automobilístico no país. Embora todas tenham se modernizado, em consonância com os novos padrões que as matrizes imprimiram à produção no país, nem todas as instalações foram plenamente convertidas para atender aos novos desígnios produtivos conhecidos pelo rótulo genérico de produção flexível.

Segundo Botelho (2008, p. 61, grifo nosso),

o termo *produção flexível* deve ser entendido como as novas estratégias de produção e reprodução do valor em todas as escalas e níveis econômicos por parte dos agentes interessados frente à crise do capitalismo dos anos 70. **Porém, deve ficar claro desde já que o processo de transição do chamado *fordismo* varia de acordo com as sociedades, não havendo um modelo único e hegemônico.**

No caso brasileiro, o parque produtivo do setor automobilístico instalado no país denota heterogeneidade, pois é formado por plantas construídas sob a regência de outros

⁸² Importante dizer que áreas novas também se consolidam e, gradativamente, surgem também nessas regiões movimentos sindicais.

arranjos produtivos e que foram refuncionalizadas, além de plantas funcional e tecnologicamente mais modernas. Segundo Cardoso (2001, p. 109-110),

O que ocorreu, e continua ocorrendo, é um processo de adaptação de receituários tecnológicos concorrentes inspirados na produção enxuta, adaptação que se dá por tentativa e erro em ambientes altamente complexos e que, ademais, depende de histórias pregressas de plantas e companhias, de relações industriais consolidadas e de entornos (ambientais e sociais) relativamente imprevisíveis.

Enfim, a década de 1990 foi marcada por uma grande transformação no setor automobilístico no Brasil. De um lado houve a abertura do país aos carros importados, o que levou à realização dos acordos setoriais que garantiram condições de reprodução do capital às empresas automobilísticas tradicionais do país; posteriormente, foi celebrado o RAB, cujo cerne era constituído pela garantia do Estado de criar e sustentar novas condições de financiamento e crédito às montadoras aqui instaladas para que estas renovassem suas plantas produtivas, assegurando condições semelhantes às empresas que desejassem produzir e exportar veículos fabricados no país. O ingresso dessas novas companhias alterou a distribuição locacional das empresas, que preteriram a região da Grande São Paulo, estruturada, porém com uma vetusta e combativa estrutura sindical, para buscar condições mais favoráveis à reprodução em outras localidades, especialmente em outros estados da região centro-sul do país.

3.4 O PROTOCOLO DO CARRO POPULAR E A POPULARIZAÇÃO DOS CARROS.

Um elemento presente nos acordos firmados no âmbito das câmaras setoriais marcou um ponto de inflexão na produção automobilística brasileira: o protocolo para a produção de carros populares⁸³, celebrado pelo presidente Itamar Franco. No primeiro acordo das câmaras setoriais, foram acertadas as bases para a produção de modelos de automóveis cuja motorização àquele momento era específica para o mercado brasileiro⁸⁴: os chamados

⁸³ Embora fossem os veículos mais baratos do *portfólio* das empresas, ainda assim esses produtos eram caros. Assim, dizemos que o adjetivo “popular” refere-se mais à motorização e qualidade dos carros que aos preços praticados pelas montadoras.

⁸⁴ O Ex-presidente do grupo PSA, que envolve as montadoras Peugeot e Citroën, diz que o fato de o mercado consumidor nacional ser constituído por cerca de 75% de carros 1.0, atualmente quase exclusivos do mercado

modelos 1.0, também conhecidos como carros populares. Ainda hoje esses produtos contam com alíquotas tributárias que os tornam mais baratos e, por isso, ganharam a preferência do consumidor brasileiro. Segundo Pinho (1999, p. 11), isso foi possível

Ao promover uma redução articulada de carga tributária e margens de lucro dos vários integrantes da cadeia produtiva, [que] propiciou uma redução média de 22% nos preços dos automóveis de passageiros. Registre-se também a renovação e aprofundamento do esquema em fevereiro de 1993 e a isenção de IPI para carros com motores de menos de 1000 cc, decidida diretamente pelo então Presidente da República Itamar Franco.

Negri (1998, p. 11) também chama a atenção para esses veículos, pois

esses automóveis foram desenvolvidos para o mercado doméstico brasileiro e têm pouca semelhança técnica com os carros desenvolvidos em outros mercados internacionais.

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.

Desde que foram lançados, os carros populares alcançaram um enorme conjunto de consumidores para os veículos fabricados pelas quatro montadoras tradicionais do Brasil (Ford, GM, Volkswagen e Fiat), e em seguida também as montadoras que aderiram ao RAB passaram a disputar mercado nesse segmento. Assim, veículos da Peugeot (106, 206, 207 e 306), Renault (Clio, Sandero e Logan), Kia (Picanto) e Nissan (March), Chery (QQ), JAC (J3) e outros passaram a disputar esse expressivo segmento do mercado automobilístico nacional. Os dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2011) denotam a importância dos carros populares na composição do mercado automobilístico brasileiro: enquanto em 1992 os carros populares respondiam por apenas 4% dos automóveis emplacados no país, em 2010 esse total era de 51%. Em 2001, no ápice de participação desses veículos no conjunto da frota nacional, os carros populares corresponderam a 71% dos carros emplacados no Brasil.

brasileiro, é um dos fatores que impede a expansão das exportações automobilísticas do Brasil para outros mercados.

Gráfico 6 – Participação dos carros populares no total de emplacamentos de veículos no Brasil (1990-2010)

Fonte: Anfavea (2011).

Nesse novo cenário, de competição com empresas estrangeiras, a indústria nacional fortaleceu também as estratégias de *marketing* e de ampliação e renovação do *portfólio* de carros ofertados no mercado nacional. Nesse sentido, concordamos com Pinho (1999, p. 4) ao afirmar que

Embora este seja um fator explicativo menos comumente aventado, é de se admitir que as mudanças no mercado de automóveis tenham induzido um reordenamento das preferências do consumidor em favor desse bem. (...) Em 1997, eram vendidas no mercado brasileiro 400 versões diferentes de automóveis. A disponibilização de modelos importados e a renovação dos modelos ofertados pelas montadoras instaladas no Brasil significam intensificação do esforço de *marketing* e de diferenciação de produto por parte dos fornecedores. Esse reforço das estratégias mercadológicas deve ter exercido impacto sobre o mercado como um todo, ampliando sua clientela.

Podemos dar uma ideia de qual era a realidade dos carros populares, recorrendo a revistas especializadas da década de 1990 (GUERRA, 1994; QUATRO, 1996). O Fiat Uno Mille foi o primeiro modelo com motor de mil cilindradas produzido em série para o mercado consumidor brasileiro⁸⁵. O veículo foi lançado em 1990 e possuía algumas características que merecem ser destacadas. A primeira delas era a motorização inferior àquela majoritariamente praticada no mercado nacional. A segunda era o preço do veículo, que fora reduzido graças à redução das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de 40% para 20%, por conta da motorização. Outros fatores também concorreram para a redução dos preços, inclusive a supressão de alguns equipamentos básicos, tais como as grades de ventilação

⁸⁵ A produção do modelo teve início antes do protocolo acertado com o governo Itamar Franco.

interna, o retrovisor do lado esquerdo, a luz de freio e os encostos de cabeça nos bancos; além disso, o modelo era equipado com pneus mais finos que os demais veículos nacionais.

O segundo veículo que veio para disputar esse filão do mercado foi o Chevette Júnior, que começou a ser fabricado em 1992. O modelo da GM, além das características acima mencionadas, tinha ainda vidros mais finos, para reduzir o preço e o peso do veículo, permitindo assim ganhos de potência e velocidade.

A Ford lançou o Escort Hobby com motorização de mil cilindradas em 1993, e a Volkswagen entrou no mercado em 1994 com o Fusca 1000 – também conhecido como Fusca Itamar, por ter sido lançada uma versão em homenagem ao então presidente da República Itamar Franco –, além de começar a fabricar o Gol 1000. Todos esses modelos já existiam no mercado com motorizações mais potentes, tendo sido apenas adaptados ao segmento “popular”.

A lista dos equipamentos básicos e itens de segurança nos veículos suprimidos nessas versões básicas denotam a qualidade dos produtos produzidos e vendidos no país no início da década de 1990. Em tempo, o protocolo do carro popular fixava o valor de US\$ 7.000,00 como preço médio para o produto – um preço baixo considerando o mercado brasileiro, mas muito alto tendo em vista a renda média nacional.

Carros populares da primeira geração

Foto 1 – Fiat Uno Mille – 1990

Fonte: <<http://revista.webmotors.com.br/revista/guia-de-compras/guia-de-compra-fiat-uno-mille/1334077730728?rendermode=previewnoinsite>>.

Foto 2 – Chevette Júnior – 1992

Fonte: <<http://bestcars.uol.com.br/artigos/1000-1.htm>>.

Foto 3 – Escort Hobby – 1993

Fonte: <http://www.fordescort.xpg.com.br/Reportagens/hobby_10/hobby_10_01.jpg>.

Foto 4 – Fusca 1000 “Itamar” – 1993

Fonte: <<http://www.fuscaitamar.com.br/diaadia.html>>.

Foto 5 – Gol 1000 – 1994

Fonte: <<http://gomotors.net/Volkswagen/Volkswagen-Gol-1000/photos.html?pic=8>>.

Carros populares da segunda geração

Foto 6 – Chevrolet Corsa – 1995

Fonte: <<http://paposobrerodas.blogspot.com.br/2012/02/corsa-gsi.html>>.

Foto 7 – Volkswagen Gol – 1995

Fonte: <<http://bestcars.uol.com.br/cpassado3/vw-gol-voyage-parati-saveiro-6.htm>>.

Foto 8 – Ford Fiesta – 1995

Fonte: <<http://sitedomanual.blogspot.com.br/2011/09/fiesta-1995-2002.html>>.

Foto 9 – Fiat Palio – 1996

Fonte: <<http://revista.webmotors.com.br/revista/guia-de-compras/fiat-palio-1996-2000/1334077607060?rendermode=previewnoinsite>>.

A produção de novos modelos para compor o segmento dos carros populares, além de constituir uma renovação do *portfólio* das empresas, marca também a estratégia de produzir automóveis a serem exportados para outros mercados. Os modelos GM Corsa e Fiat Palio aqui produzidos eram também equipados com outras motorizações, além da 1.0, e exportados para outros países.

Embora sejam produzidos no país, alguns insumos que compõem os automóveis apresentam produção difusa pelo globo, sendo alguns componentes produzidos no país e outros importados – por vezes, uma mesma empresa produtora de insumos os exporta para filiais em diversos lugares: a Nissan, por exemplo, utiliza em suas plantas do México e do Brasil aço proveniente da Coreia do Sul.

Como dissemos, em última análise os acordos relativos ao setor automobilístico realizados no Brasil na década de 1990 fortaleceram as montadoras, de modo que elas puderam ampliar suas estratégias de reprodução ampliada do capital.

3.5 A GESTÃO DO TERRITÓRIO NACIONAL EM QUESTÃO: UMA LEITURA CRÍTICA A PARTIR DA ANÁLISE DO NOVO REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO

Quando um governo rediscute uma proposta econômica como o RAB, em razão das interposições realizadas por grandes empresas automobilísticas – por meio da ação dos governos dos estados que sediam indústrias concorrentes, em organismos internacionais, como a OMC – e pelos próprios estados da federação interessados em atrair as unidades produtivas para seus territórios, revela-se um descompasso político entre as instâncias de poder e de gestão. Esse impasse não se resolve cedendo às pressões dos agentes envolvidos que, no caso em vista, conseguiram alterar a proposta. Tal situação se configura como uma diminuição relativa da prerrogativa da regulação do território que é atributo do Estado. Ou, como diz Santos (2012, p. 96)

A questão é a federação e sua inadequação aos tempos da nova história com a emergência da globalização. O que está em jogo é o próprio sistema de relações constituído, de um lado, pelos novos conteúdos demográficos, econômico, social de estados e municípios e a manutenção do conteúdo normativo do território, agora que em face da globalização se produz um embate entre um dinheiro globalizado e as instâncias político-administrativas do Estado brasileiro.

O mesmo autor ainda afirma que

Quanto mais movimento, maior se torna a complexidade das relações internas e externas e aprofunda-se a necessidade de uma regulação, da qual o dinheiro constitui um dos elementos, ainda que o seu papel não seja o papel central. Este é atribuído à categoria estado, cuja necessidade se levanta como imperativo atribuindo-lhe limites externos (as fronteiras estabelecidas), limites internos (as subdivisões político-administrativas em diversos níveis) e conteúdos normativos (as leis e os costumes), em matéria de competências e recursos. (SANTOS, 2012, p. 99)

Paradoxalmente, no mundo atual, marcado pela intensificação dos fluxos de diversas naturezas e no qual os fluxos financeiros cobram flexibilidade, o Estado apresenta-se cada vez mais incapaz de exercer sua função regulatória. Quando ele se rende aos desígnios das ordens internacionais, é no plano nacional, o das subdivisões político-administrativas, que se instalam as trincheiras e se ampliam as fraturas regulatórias.

Os anos 1990 foram marcados pela transformação da indústria automobilística, que passou de uma condição crítica para expressiva bonança ao final da mesma década. Pinheiro e Motta (2002, p. 4) destacam que “o RAB contabiliza expressivos resultados, tendo integrado o país na rota da globalização automotiva”.

Apresentamos um quadro de transformações enfocando a indústria automobilística; no entanto ele não se restringe a esse setor. Pelo contrário, ele diz respeito a um amplo conjunto de transformações econômicas e sociais, das quais a mais expressiva é a abertura do país à concorrência internacional e a adoção de um plano de estabilidade econômica ainda hoje em vigor, o chamado Plano Real.

Nas palavras de Botelho (2008, p. 95),

a partir da década de 1990, a economia brasileira passa por um processo de abertura e de reestruturação. E esse processo afetará a indústria automobilística de forma direta, pois esse era um dos setores que mais se beneficiou ao longo do período de “substituição de importações”. Um novo conjunto de políticas industrial e de comércio exterior foi implementado pelo governo federal em 1990, baseado em uma retórica neoliberal, na abertura comercial, na desregulamentação do mercado interno (inclusive o mercado financeiro) e no estabelecimento de novos regulamentos para a economia empreendido após o chamado Plano Real, implementado pelo governo federal após 1994.

A estabilização monetária alcançada através da implantação do Plano Real em conjunto com as flexibilizações nos mais diversos setores (legislação trabalhista e regras de financiamento para a aquisição de bens duráveis, por exemplo) redefiniram as condições econômicas e políticas que garantiram a reinserção subordinada do Brasil à rota dos fluxos

financeiros globais, que voltaram a fluir em direção ao país, graças à “modernização” pela qual o país estava passando.

A estabilização econômica também possibilitou um expressivo aumento do volume de vendas de automóveis em todo o país, especialmente na cidade de São Paulo, onde a frota de veículos cresceu muito nas duas últimas décadas, sobretudo a de carros populares. Porém a infraestrutura viária e os serviços relacionados às condições de circulação não acompanharam o ritmo de crescimento da frota de carros, concorrendo assim para a ampliação dos congestionamentos e para a redução da mobilidade cotidiana.

4 A CONJUNTURA ECONÔMICA BRASILEIRA NAS DUAS ÚLTIMAS DÉCADAS E O SURGIMENTO DA NOVA CLASSE MÉDIA

Nas duas últimas décadas, verificou-se em São Paulo a intensificação de dois fenômenos cujos resultados marcam sua paisagem de modo inexorável, pois se generalizaram pelos mais diversos bairros da cidade: os congestionamentos e a verticalização.

Nenhum desses fenômenos é recente. Na década de 1940, cerca de 40% da frota de carros registrada na cidade de São Paulo rodava nas vias da área central nos horários de pico, o que levou alguns autores a apontarem, já naquela época (VASCONCELLOS, 1999, p. 71), a necessidade de se adotarem medidas para atenuar o congestionamento decorrente da saturação das condições de circulação nessas vias. Nessa mesma época São Paulo já contava com alguns prédios na área central e nas cercanias, atestando o incipiente processo de verticalização.

Embora não sejam exclusivos do período analisado, os congestionamentos e a verticalização aumentaram expressivamente ao longo dos últimos 20 anos. Esse período coincide com a adoção e a consolidação do neoliberalismo no país e, sob nossa ótica, esse modelo econômico foi fundamental para a intensificação desses fenômenos, ao ampliar os mecanismos econômicos e financeiros propícios à reprodução dos capitais relacionados tanto à produção automobilística, que mencionamos no capítulo anterior, quanto à produção imobiliária, especialmente na construção dos prédios residenciais.

4.1 NOTAS SOBRE O NEOLIBERALISMO E SUA IMPLANTAÇÃO NO BRASIL

Neste item, recorreremos a autores como Harvey (2008), Santos (1988; 2012), Filgueiras (2000), Batista Júnior (1996) e Batista (1994), para elaborar uma breve reflexão acerca do neoliberalismo e sua implantação no Brasil, não com o intento de esgotar o assunto, mas apenas apontar elementos que ajudem no entendimento da questão de que se ocupa nosso trabalho.

O neoliberalismo, como ideologia e proposta de ação política e econômica, foi formulado no início da década de 1940, especialmente na comunidade intelectual europeia, quando se discutia o papel do Estado na sociedade.

O pano de fundo da reflexão eram as estratégias empregadas na reativação da atividade econômica, principalmente nas economias dos países europeus e dos Estados Unidos, após a crise que se alastrou pelas economias capitalistas nos anos subsequentes à quebra da Bolsa de Valores de Nova York em 1929. Foi a adoção de medidas keynesianas, as quais propunham a participação ativa do Estado na economia, que propugnaram a recuperação econômica.

Segundo podemos ver em Dillard (1976), o economista britânico John Maynard Keynes acreditava que o individualismo inerente a cada sujeito impede o funcionamento correto e equilibrado do mercado, ao menos nos moldes pensados pelos liberais clássicos. Nesse sentido, é necessária uma instituição agindo na direção oposta: o Estado, que deveria interferir visando a corrigir os desequilíbrios sistêmicos, cujas consequências mais perceptíveis eram crises como aquela desencadeada pelo *crash* de 1929.

Como medida corretiva, o Estado deveria responsabilizar-se pelo estímulo inicial à reativação da atividade econômica e adotar posturas ativas em relação à conservação dos níveis de empregos, de renda e de um padrão mínimo de bem-estar aos cidadãos. Em poucas palavras, o Estado deveria atuar na produção e regulação econômica; criar e manter medidas de proteção social.

Essa proposta de ação estatal foi duramente criticada pelos pensadores neoliberais, como Friedrich Von Hayek, conforme podemos ver em Feijó (2000), para quem a economia é um processo amplo, complexo e multifacetado, sobre o qual não pode haver uma instância central de regulação. Nesse sentido, estavam sob a mira dos neoliberais tanto as economias capitalistas guiadas pelos parâmetros keynesianos quanto as economias centralizadas que caracterizavam os regimes socialistas.

A proposição neoliberal não vingou naquele memento e, baseando-se no pensamento dos teóricos keynesianos, o estado de bem-estar social passou a vigorar em diversos países do mundo, especialmente aqueles pertencentes à Europa Ocidental no pós-guerra. Mas, como cada país possui características políticas e arranjos jurídicos e institucionais singulares, a implantação do *welfare state* não se realizou de forma idêntica em todos os lugares; não obstante foi mantido o núcleo da proposta, no tocante à forma de atuação do Estado.

A sustentação desse modelo demandou que se realizassem pactos sociais negociados à luz da situação econômica e social de cada país, haja vista que a manutenção envolvia custos que, mormente, eram absorvidos pelos orçamentos estatais.

Simultaneamente ao período de reconstrução das áreas destruídas pela guerra na Europa e consequente reativação da atividade econômica desse continente, desenvolvia-se um

processo de extensão da influência do capitalismo em direção a outras partes do globo. É da lógica do sistema realizar estratégias para manter e, se possível, ampliar o nível de lucratividade e, portanto, de reprodução ampliada. Nessa direção, uma das estratégias possíveis é o chamado ajuste espacial, que consiste na busca de novos espaços para exploração, lugares onde o capital não havia se instalado ou onde sua força fosse ainda incipiente⁸⁶, como coloca Harvey (2005, p. 117):

O capital excedente pode ser emprestado para um país estrangeiro, criando novos recursos produtivos em novas regiões. As altas taxas de lucro prometidas proporcionam um incentivo “natural” para tal fluxo e, se atingidas, aumentam a taxa média de lucro no sistema como um todo. Temporariamente as crises ficam resolvidas.

“Temporariamente”, pois lucros maiores significam crescimento na massa de capital que busca aplicação rentável, e a tendência à superacumulação se exacerba, mas então numa escala geográfica expansível. O único escape reside na aceleração contínua de criação de novos recursos produtivos. Disso, podemos deduzir um impulso dentro do capitalismo para criar o mercado mundial, para intensificar o volume de troca para produzir novas necessidades e novos tipos de produtos, para implantar novos recursos produtivos em novas regiões, e para colocar toda a mão-de-obra, em todos os lugares, sob a dominação do capital. Podemos interpretar a real geografia histórica do capitalismo como produto de tal imperativo. No entanto, a “dialética interna” do capitalismo assegura que tal processo “move-se em contradições, constantemente superadas, mas, no momento exato, constantemente situadas”. As crises são fases de intensa racionalização na transformação e expansão geográfica. A dialética interna da sociedade civil é perpetuamente mitigada e reproduzida mediante o ajuste espacial.

Considerando essa lógica, quando o capital não consegue realizar plenamente seu ciclo nos locais onde está se reproduzindo ou ante a realização de taxas decrescentes de lucro, ele opera buscando novos espaços onde possa ser investido, mantendo ou ampliando o padrão de rentabilidade, resolvendo assim, sempre temporariamente, as crises que surgem das contradições inerentes ao seu próprio desenvolvimento no interior do sistema capitalista.

Como os países da Europa Ocidental e o Japão, por exemplo, reergueram-se após terem suas bases produtivas destruídas na Segunda Guerra Mundial? Em grande medida, através do fluxo de capitais provenientes de empresas estadunidenses que foram investidos na produção do espaço e reconstrução das bases econômicas desses países. Uma vez reconstruídos, o capital se reestruturou nesses países e passou a ser novamente competitivo, inclusive rivalizando com os capitais que propiciaram essa ressurreição.

O caso da indústria automobilística japonesa é emblemático, porque o país foi praticamente destruído na Segunda Guerra Mundial, porém ao longo dos anos 1970 já detinha

⁸⁶ Ressalta-se que está é uma das estratégias, mas não a única. Há diversos estudos que expõem outras, tais como o uso de mão de obra escrava ou subempregada, a concentração e centralização do capital etc.

uma parcela representativa do mercado automobilístico, tanto nos Estados Unidos como na Europa, graças às inovações produtivas implantadas no país e que são conhecidas sob as insígnias do toyotismo ou ohnismo⁸⁷.

Como diz Arbix (1996, p. 14),

Quando o mundo ainda não havia acordado com o sol nascente, a Toyota e a Nissan já se igualavam aos fabricantes americanos em eficácia, em que pese o ainda baixo volume de produção. No final dos anos 60, a produtividade duplicou e as vendas japonesas viveram forte expansão.

Não se tratava apenas de uma apropriação ou extensão de técnicas americanas. O Japão passou a desafiar o domínio americano e europeu nos anos 70 a partir do desenvolvimento singular e revolucionário de novos métodos e técnicas para a produção de automóveis.

Ao longo da década de 1970, tanto os países da Europa Ocidental quanto o Japão já possuíam novamente poderosas estruturas produtivas capazes de competir com a estadunidense, demandando, portanto, novos mercados e/ou novos espaços para manter seus níveis de reprodução e acumulação.

Desde mais ou menos 1950, e de forma mais acentuada desde a década de 1970, a capacidade das práticas imperialistas desse tipo de desempenhar o papel de grande estabilizador tem sido seriamente prejudicada. Com o capitalismo (de algum modo) agora implantado com firmeza em todo o Leste e Sudeste Asiático e se desenvolvendo fortemente na Índia e Indonésia, para não falar do resto do mundo, o problema da demanda global e eficaz dos consumidores está colocado numa base inteiramente diferente. (HARVEY, 2011, p. 93)

Essa difusão do capitalismo é, segundo nossa ótica, um exemplo dos ajustes espaciais, aos quais nos referimos anteriormente. Ao atingir essa nova base, a possibilidade de exportação de capital excedente em direção a outros países encontrou, naquele momento⁸⁸, alguns obstáculos, senão limitações, à manutenção do nível de reprodução, indicando que outros mecanismos precisavam ser empregados.

Segundo diversos autores, a exemplo de Harvey (1992) e Chesnais (2005), o final dos anos 1960 demarcou um momento de inflexão do capitalismo, no qual era possível verificar

⁸⁷ Conjunto de princípios produtivos formulado por Taichi Ohno implantados na fabricante de automóveis japonesa Toyota e que se constituíram em base para os sistemas produtivos agrupados genericamente sob o rótulo de flexíveis (ARBIX, 1996, p. 15).

⁸⁸ Considerando que a dinâmica do capital é por natureza contraditória, as barreiras que se desenvolvem num dado momento e em certo país não necessariamente são semelhantes às que se desenvolvem em outro contexto. Em suma, não é correto proceder a uma absolutização desse argumento, basta verificar que, em diversos momentos, os Estados nacionais alteram regulamentações e criam novos mecanismos e estratégias que possibilitam ao capital retomar seus ciclos de reprodução ampliada.

os sinais de uma nova crise de acumulação; os chamados anos dourados, até então marcado por altos índices de crescimento, entravam em colapso, expresso em taxas decrescentes de lucros.

Os sinais de uma grave crise de acumulação eram em toda parte aparentes. O **desemprego** e a **inflação** se ampliavam em toda parte, desencadeando uma fase global de “estagflação” que duraria por boa parte dos anos 1970.⁸⁹ (HARVEY, 2008, p. 22)

Enquanto os resultados econômicos eram marcados por expressivos índices de crescimento dos lucros, capazes de sustentar simultaneamente os orçamentos públicos e o capital privado, não houve problemas; mas, como diz Harvey (2008, p. 25),

Uma coisa é ter uma parcela estável de um bolo de crescimento. Mas quando o crescimento entrou em colapso nos anos 1970, quando as taxas de juros reais ficaram negativas e a norma eram parcos dividendos e lucros, as classes altas em toda a parte se sentiram ameaçadas.

Havia duas evidências bastante perceptíveis da crise: a inflação e o desemprego. Enquanto a primeira corroía o poder de compra das moedas, o que afeta de modo mais sensível as classes assalariadas, o segundo pesava sobre os orçamentos públicos dos Estados que se haviam comprometido com os preceitos de uma política de bem-estar social e redundavam em menor crescimento econômico. Ficavam aparentes as primeiras fissuras no pacto social que havia garantido crescimento econômico e gerava lucros desde o pós-guerra.

Naquele contexto, o discurso neoliberal que defende a redução do papel do Estado na economia e se opõe às propostas keynesianas apresentava-se como uma opção ao modelo político e econômico que então vigorava. David Harvey (2008, p. 27) defende que é possível interpretar a proposta neoliberal a partir de dois ângulos distintos:

seja como um projeto *utópico* de realizar um plano teórico de reorganização do capitalismo internacional ou como projeto *político* de restabelecimento das condições de acumulação do capital e de restauração do poder das elites econômicas. Defenderei a seguir a ideia de que o segundo desses objetivos na prática predominou.

⁸⁹ Desemprego e inflação: os sintomas da crise que serviram de base para a adoção de medidas neoliberais nos anos 1970 também foram diagnosticados no Brasil e, por conseguinte, deveriam ser combatidos com a mesma receita. Ao menos era esse o discurso dos proponentes da adoção desse modelo no país.

Em meio à crise econômica, o governo dos Estados Unidos toma uma atitude de impacto: a desestruturação do acordo de convertibilidade firmado em Breton Woods. Àquela altura, o tesouro estadunidense já não dispunha de reservas capazes de converter em dólares as demais moedas circulantes. Kilsztajn (1989) acredita que a convertibilidade nos termos acordados em Breton Woods só foi possível entre 1955 e 1960: antes desse período, as moedas estrangeiras não haviam se recuperado e precisavam do capital investido pelos Estados Unidos; após esse breve período, com a pujança das economias asiáticas e europeias então reconstruídas, era mais lucrativo investir capital nesses países que mantê-lo nos cofres estadunidenses, o que diminuía as reservas internacionais que lastreavam o acordo. Em outras palavras, em 1960 estavam postos os elementos da crise monetária que se manifestou uma década depois e culminou na crise do dólar nos anos 1970.

O resultado foi uma grande quantidade de liquidez buscando se valorizar em um ciclo econômico que não oferecia condições para a valorização esperada. Havia de se buscar novos horizontes, e uma das possibilidades foi a realização dos chamados ajustes espaciais, como já mencionado. Nesse sentido, parte do excesso de liquidez foi absorvida na forma de empréstimos para outros países, destacando-se os latino-americanos, inclusive o Brasil, que financiou com recursos internacionais parte das obras de infraestrutura construídas no primeiro decênio do regime militar⁹⁰.

No início dos anos 1970, em meio à crise monetária desencadeada pelo fim da convertibilidade instituída em Breton Woods e econômica provocada pelo aumento dos preços do petróleo, no episódio conhecido como primeiro choque do petróleo, ascenderam à cena política três personalidades que se transformaram em ícones do neoliberalismo, por serem considerados os precursores de sua implantação nos países centrais: Margareth Thatcher, ex-premiê britânica; Ronald Reagan, ex-presidente dos Estados Unidos; e Paul Volcker, ex-presidente do Federal Reserve, o Banco Central estadunidense.

Um resumo das ações empreendidas por esses três agentes sintetiza um tipo de receita que posteriormente foi organizada na forma de um conjunto de princípios que poderia significar a modernização e o desenvolvimento das economias nacionais de qualquer economia operada em moldes capitalistas. A sua maneira, cada um deles contribuiu para a consolidação do neoliberalismo. No campo político, Ronald Reagan e Margareth Thatcher, uma vez eleitos, foram implacáveis na execução da proposta neoliberal.

⁹⁰ Inclusive muitas vias construídas em fundos de vale.

Isso envolvia enfrentar o poder sindical, atacar todas as formas de solidariedade social que prejudicassem a flexibilidade competitiva (como as expressas pela governança municipal e mesmo o poder de muitos profissionais e associações), dismantelar ou reverter os compromissos do Estado de bem-estar social, privatizar empresas públicas (incluindo as dedicadas à moradia popular), reduzir impostos, promover a iniciativa dos empreendedores e criar um clima de negócios favorável para induzir um forte fluxo de investimento externo (particularmente do Japão). (HARVEY, 2008, p. 32)

O cerne dessas ações era a alteração do papel do Estado, que devia ver reduzida sua participação nos setores produtivos e de oferta de serviços, em favor da iniciativa privada, que, supostamente mais adaptada às formas flexíveis de atuação imperantes no mercado, responderia melhor às necessidades do que a burocracia estatal. Assim restaria ao erário a função de fiscalizar a boa execução desses serviços. Também os investimentos sociais realizados pelo Estado precisavam ser reduzidos. Tais medidas, em conjunto, tornariam a estrutura do erário mais enxuta, portanto mais ágil na execução de suas atribuições mais essenciais.

No cenário econômico, Paul Volcker foi o responsável por uma mudança drástica na condução da política econômica e financeira dos Estados Unidos. No início dos anos 1970, quando a crise despontava, as taxas de juros que eram mantidas em níveis baixíssimos foram reajustadas em níveis cavaleares, ficando próximo dos 20% no início da década de 1980. O resultado ficou conhecido como “choque Volcker”⁹¹. Essa medida fez com que as dívidas de pessoas, empresas e países crescessem repentinamente, e restituiu à esfera das finanças o protagonismo na condução das ações econômicas, como no início do século XX, conforme atestam os estudos realizados, com diferentes vieses, por Rosa Luxemburgo (1985), Lênin (1979) e Hilferding (1985) sobre o capital financeiro.

Segundo Henwood (2003⁹², p. 208 apud HARVEY, 2008, p. 32), o tratamento de choque realizado deu início a

uma duradoura recessão profunda que esvaziara as fábricas e destruiria os sindicatos dos Estados Unidos, além de levar países devedores à beira da falência, dando início à onda de ajustes estruturais.

A recessão levou a uma profunda reorganização do parque industrial dos Estados Unidos; assim, regiões tradicionalmente industrializadas e sindicalizadas, como o nordeste do país, viram sua estrutura industrial ser gradativamente desmontada. As empresas buscaram

⁹¹ Dumenil e Levy (2005, p. 85) chamam de golpe, tamanho o impacto dessa decisão.

⁹² HENWOOD, Doug. **After the New Economy**. New York: New Press, 2003.

uma reestruturação espacial e produtiva, processo que se desenvolveu através da busca de novas localizações que propiciassem a redução dos custos de produção e ampliassem os lucros. Desse modo, muitas empresas foram se instalar na costa oeste do país, e muitas outras deixaram de produzir em território nacional e migraram para lugares onde as condições de produção eram mais baratas.

Em países endividados, como diversos países latino-americanos, o “choque Volcker” teve um efeito ainda mais devastador. O México decretou moratória em 1982, o Chile também o fez no mesmo ano e também o Brasil, ao menos parcialmente. Em 1987, foi de fato a vez do Brasil. Os países que passavam por crises econômicas foram instados a buscar alternativas de financiamento para suas dívidas, entrando então em cena o Fundo Monetário Internacional (FMI) e seus preceitos, que guiariam os ajustes estruturais implantados em diversos países.

Esse tratamento se tornou o padrão depois daquilo que Stiglitz chamou de “expurgo” de todas as influências keynesianas do FMI em 1982. O FMI e o Banco Mundial se tornaram a partir de então centros de propagação e implantação do “fundamentalismo do livre mercado” e da ortodoxia neoliberal. Em troca do reescalonamento da dívida, os países endividados tiveram de implementar reformas institucionais como cortes nos gastos sociais, leis do mercado de trabalho mais flexíveis e privatização. Foi inventado assim o “ajuste estrutural”. O México foi um dos primeiros Estados recrutados para aquilo que iria se tornar uma crescente coluna de aparelhos neoliberais de Estado em todo o mundo. (HARVEY, 2008, p. 38)

Todos os países que buscaram auxílio financeiro no FMI tiveram de se submeter às exigências da instituição. O Brasil não foi exceção, e o receituário acima começou a ser implantado a partir do governo de Fernando Collor de Melo. Batista (1994, p. 13) critica a postura dos governos latino-americanos, pois é como se num passe de mágica eles

houvessem dado conta, espontaneamente, de que a gravíssima crise econômica que enfrentavam não tinha raízes externas – a alta dos preços do petróleo, a alta das taxas internacionais de juros, a deterioração dos termos de intercâmbio – e se devia apenas a fatores internos, às equivocadas políticas nacionalistas que adotavam e às formas autoritárias de governo que praticavam.

Em suma, é como se as alterações realizadas nos mecanismos econômicos, especialmente no tocante às taxas de juros, a partir do final dos anos 1970, não se refletissem diretamente nas condições econômicas dos países que recorreram aos empréstimos externos para financiar os investimentos realizados em seus respectivos âmbitos nacionais. É o caso do Brasil, que obteve empréstimos a juros baixos ao longo dos anos 1960 e 1970, quando havia excesso de liquidez nos mercados internacionais, e viu os valores da dívida subirem

bruscamente no início dos anos 1980, levando o país à decretação da já citada moratória da dívida.

Posteriormente, o Brasil passou por sucessivos planos econômicos, que visavam a eliminar, fundamentalmente, dois males: o desemprego e a inflação. Este último, em especial, tinha grande visibilidade devido aos excessivos índices apresentados sobretudo ao término da década de 1980.

A ascensão de Fernando Collor de Melo ao poder, no Brasil, sinalizava a adoção dos princípios do neoliberalismo nos moldes praticados por Margareth Thatcher na Inglaterra, pois, assim como a britânica, ele defendia a redução do papel do Estado. Porém Collor não conseguiu implantar integralmente esse programa em seu governo, porque passou por um *impeachment* após ter sido acusado de corrupção – não sem antes levar a cabo algumas medidas político-econômicas importantes, tais como a abertura da economia brasileira aos produtos importados, a implantação de dois malfadados planos econômicos e o início do processo de privatizações.

Com a queda de Collor, o vice-presidente Itamar Franco assumiu a presidência, mantendo a agenda política de seu antecessor no tocante à implantação dos princípios neoliberais, embora não com o mesmo ímpeto. Além disso, construiu os alicerces político-institucionais que sustentaram o Plano Real, implantado por Fernando Henrique Cardoso, que durante o mandato de Itamar Franco ocupou os cargos de ministro das Relações Exteriores e em seguida da Fazenda, antes de alcançar a Presidência da República.

Existem diversas análises sobre o neoliberalismo e seus efeitos no Brasil, não sendo nosso intuito aqui aprofundar esse debate. Nestas breves páginas que dedicamos à temática, tivemos apenas intenção de elaborar uma introdução ao caldo de cultura responsável pela ascensão desse modelo político-econômico e do modo como essa proposta foi implantada no Brasil. Esses dados são pertinentes para podermos evidenciar como o modelo econômico estruturado em parâmetros neoliberais foi fundamental para a reestruturação das modalidades de financiamento à produção e ao consumo de bens duráveis no país.

4.2 O PLANO REAL

Entre 1982, quando o Brasil decretou a primeira moratória de sua dívida, e 1994, quando implantou o Plano Real, o país trocou diversas vezes de moeda: foi do cruzeiro ao

cruzado em 1986, depois ao cruzado novo em 1989, voltando no ano seguinte ao cruzeiro, para em 1993 lançar o cruzeiro real e em 1994 estabelecer a derradeira moeda – o real. Tentaremos aqui tecer algumas considerações a respeito desse processo, enfocando aquilo que mais interessa à questão que desenvolvemos neste trabalho, com o apoio fundamentalmente de duas obras: uma leitura de apoio e reverência ao Plano Real, de Miriam Leitão (2011), e outra que adota uma postura crítica, de Luis Filgueiras (2000).

Até chegar ao Plano Real, foram implantados seis planos econômicos no Brasil (Cruzado, Bresser, Verão, Collor, Collor II e Real), todos, com exceção do último, sem louros significativos à economia nacional. O Plano Real logrou êxito por algumas razões, entre as quais se destacam: o mecanismo de implantação gradual da moeda, conhecido como Unidade Real de Valor (URV), e a política econômica e fiscal aplicada no governo Itamar Franco, que estava alinhada às políticas de caráter neoliberal já destacadas.

Com o Plano Real, realizou-se uma nova reforma monetária, que consiste no ato de um governo criar uma nova moeda e comprometer-se a defendê-la, ou seja, manter seu valor relativo, com menos riscos de pressões inflacionárias, através da execução de um conjunto de medidas econômicas, tais como o alinhamento de preços praticados na economia (salários, tributos, câmbio etc.) e a redução dos déficits das contas públicas.

A implantação do Plano Real envolveu um conjunto de medidas fiscais que visavam a reduzir os gastos do Estado e, simultaneamente, aumentar a arrecadação, de modo a constituírem um fundo de reservas monetárias que serviriam de lastro para a sustentação do valor relativo da nova moeda a ser implantada.

Antes de colocar a nova moeda em circulação, o Estado realizou um conjunto de medidas a fim de alcançar um equilíbrio fiscal. Estabeleceu um processo de renegociação das dívidas dos estados e municípios, no qual essas unidades administrativas quitariam os débitos federais de modo escalonado, comprometendo-se em troca a acompanhar as mesmas medidas seguidas pelo Governo Federal em âmbito econômico, sob a pena de não receberem os recursos que este lhes repassa. Outro ponto relevante é que foi vedada aos estados e municípios a emissão de novos títulos da dívida para captar recursos em curto prazo, pois tal medida desregularia os valores da dívida pública acordados anteriormente.

Também se implantou um amplo processo de privatizações, que incluiu os bancos públicos estaduais e grandes empresas públicas, como Usiminas, CSN, Sistema Telebrás e CVRD, que tiveram seu controle transferido da esfera pública para a privada.

Por fim, o Governo Federal criou o Fundo Social de Emergência (FSE), cujo objetivo era, “(...) tal como em outros países da América Latina que passaram por planos experiências

de estabilização, minorar os custos sociais decorrentes da implementação do Plano.” (FILGUEIRAS, 2000, p. 102).

Também contribuíram para ampliar a arrecadação federal a elevação da alíquota de diversos tributos, a criação do Imposto Provisório sobre a Movimentação Financeira (IPMF)⁹³ e a diminuição dos repasses federais às Unidades Federativas (UF), graças à renegociação das dívidas.

Todas essas medidas de cunho fiscal sinalizavam que o governo faria esforços de austeridade na execução do orçamento, ou seja, gastaria dentro dos limites da arrecadação. Essa era uma medida importante porque indicava que o ingresso de uma nova moeda não sofreria com a possibilidade de emissão superior ao lastro disponível, o que manteria, em princípio, seu valor inicial.

Batista Júnior (1996, p.133) discorda e avalia que o governo de Itamar Franco era

fraco, já em fim de mandato, sem base parlamentar estável e que não contava com a legitimidade associada ao voto direto. Não havia condições políticas para construir um programa de estabilização com sólidos fundamentos fiscais e monetários.

Para esse autor, houve um ajuste fiscal frouxo, com pouco ou nenhum sustentáculo político, baseado mais em perspectivas eleitorais futuras que em medidas econômicas providas de estruturas fiáveis. De todo modo, após a instituir essas medidas, uma nova e importante etapa foi implantada: a URV.

A URV era uma unidade de conta e não uma moeda, o que significa dizer que as contas eram calculadas nessa unidade, mas pagas em Cruzeiro Real. Ela era a expressão da média matemática dos três mais importantes índices de preços utilizados no país: o Índice Geral de Preços ao Mercado (IGPM), calculado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV); o Índice de Preços ao Consumidor (IPC), da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe); e o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), calculado pelo IBGE. Diariamente, o valor da URV era corrigido com base na média dos referidos índices. Isso possibilitou o ingresso de uma nova moeda, sem a necessidade de se adotarem medidas como confisco de valores ou congelamento de preço, tal como em outros momentos se fez, a exemplo dos planos Collor e Cruzado, respectivamente.

A ideia era a de que gradativamente os valores praticados na economia em geral, tais como salários, preços de produtos e tarifas de contratos de serviços, tivessem seus valores em

⁹³ Posteriormente, o IPMF foi transformado na Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira (CPMF), que dispunha de destinação específica das verbas arrecadadas.

cruzeiros reais alinhados em URV. Uma vez passados para a URV, não haveria problemas de os preços subirem em cruzeiros reais, pois seriam atualizados diariamente em URV. Obtido o novo equilíbrio, a URV desapareceu, e em seu lugar passou a circular o Real, as outras funções de uma moeda, quais sejam: reserva de valor e meio de pagamento.

O primeiro passo nessa direção foi a passagem e conversão compulsória dos salários. Para isso, o governo se baseou na média dos vencimentos referentes aos quatro últimos meses anteriores à passagem, ou seja, novembro e dezembro de 1993 e janeiro e fevereiro de 1994. O valor do salário em cruzeiros foi dividido pelo valor da URV referente ao último dia de cada mês em questão. Feitos os cálculos, era possível saber o quanto o salário valia em URV e, no dia de realização do pagamento, o valor era convertido para cruzeiro real.

O passo seguinte foi converter os preços e as tarifas dos contratos de serviços para URV. Num primeiro momento, por pressões do empresariado, os contratos do setor privado não foram reajustados, somente os do setor público. Apenas na iminência do término da vigência da URV os contratos privados foram então convertidos.

De todo modo, a URV funcionou com um mecanismo de transição entre os valores praticados na economia entre uma moeda corrente e um valor escritural que só posteriormente foi convertido em moeda. Essa mediação foi importante para alinhar os valores da nova e da velha moeda sem empregar métodos heterodoxos que acabam por trazer consigo a memória inflacionária, como ocorrera em planos anteriores.

No Plano Cruzado, por exemplo, para tentar realizar esse alinhamento de preços, o governo valeu-se do congelamento compulsório dos preços, que deveria vigorar por um ano, e do reajuste dos salários dos setores público e privado, com um gatilho salarial futuro; quando a inflação chegasse a 20%, automaticamente os salários receberiam esse reajuste.

O plano não se sustentou, pois o reajuste inicial dos salários colocou em circulação uma grande massa de dinheiro que gerou um aumento do consumo, porém, com o congelamento dos preços, os empresários, em razão da demanda ou por boicote, reduziram seus estoques de produtos e instituíram um limite de compras por clientes, forçando um desequilíbrio entre a oferta e a procura.

Esse comportamento freou também a indústria, que não tinha opções de mercado para vender seus produtos; gradativamente, o mercado começou a apresentar sinais de desabastecimento. Quando houve o descongelamento dos preços, os valores dos produtos sofreram elevados reajustes que repunham a inflação acumulada e, em alguns casos, acoplavam também ágio cobrado no preço dos produtos ao longo da vigência do regime mais

restritivo. A volta da inflação demonstrou a ruína do plano, que foi coroada com uma nova moratória da dívida do governo brasileiro, instituída em 1987.

No Plano Collor, a busca do alinhamento dos preços deu-se através da adoção de uma medida ainda mais drástica: o confisco do dinheiro da população. A intenção era alinhar os preços praticados na economia reduzindo-se a massa monetária em circulação. Para tanto, o governo decretou feriado bancário e implementou um confisco do dinheiro existente nas contas. Após o feriado, permitiu apenas o saque de uma pequena quantia em cruzeiros, pois mais uma vez a moeda mudava: de cruzado novo voltava a se chamar cruzeiro. Num país que ostentava índices mensais de inflação que chegavam a 83% ao mês, boa parte da população mantinha seu dinheiro em aplicações bancárias, sendo uma das mais populares a caderneta de poupança, também confiscada.

Com essa medida, 80% da moeda em circulação ficou presa no Banco Central, nominalmente guardados em suas contas, devendo ser devolvidos em 12 parcelas corrigidas pela inflação oficial e mais 6%, a primeira delas 18 meses após o confisco.

Outra medida instituída por esse mesmo plano foi o congelamento dos preços. Como diz Leitão (2001, p. 170) “Com o dinheiro confiscado ninguém compraria. Ainda assim o governo anunciou que os preços estavam congelados até maio, e depois subiriam por uma tabela pré-fixada”.

Com pouco dinheiro em circulação, a economia seguiu em marcha lentíssima, as vendas despencaram, o desemprego aumentou e o governo foi obrigado a rever o confisco e as outras medidas do pacote econômico. Ao realizar as alterações trouxe de volta também a inflação.

Ao apontar aqui algumas medidas dos planos Cruzado e Collor, buscamos centrar a análise nos pontos relativos a sua esfera monetária, por isso diversas outras medidas de cada um deles não foram aqui mencionadas. Destaca-se que nenhum desses planos primou por medidas de controle de gastos do governo. É importante destacar, portanto, que os planos econômicos não são independentes das ações políticas dos governos que os encampam. Não é a simples troca da moeda que elimina os problemas econômicos.

Nesse sentido, podemos dizer que o êxito do Plano Real no combate à inflação relaciona-se aos mecanismos associados a sua implantação: embora ele tenha sido lançado em 7 de dezembro de 1993, a nova moeda só circulou efetivamente sete meses depois. Primeiro, o governo tomou um conjunto de medidas fiscais sinalizando austeridade e controle da dívida pública, e a negociação política que consolidou as bases para a implantação dessa etapa durou, praticamente, três meses. Depois, em 28 de fevereiro de 1994 foi instituída a URV, um

mecanismo de transição gradual de uma moeda à outra, do cruzeiro real ao real, de modo que a memória inflacionária contida na moeda anterior não contaminasse a nova moeda que entraria em circulação. Somente após esses dois passos é que foi implantada a terceira etapa, a adoção da nova moeda, em 1º de julho de 1994.

Nesta data, a URV, que valia CR\$ 2.750,00, passava a valer R\$ 1,00, valor estabelecido como equivalente a um dólar: R\$ 1,00 equivalia a US\$ 1,00. Estava feita a transição. Os meses seguintes foram vitais à manutenção dessa estabilidade, sabendo-se, pela experiência do Plano Cruzado, que imediatamente após a estabilização haveria elevação do consumo. A saída era aumentar o custo do dinheiro através da ampliação da taxa de juros que, num mesmo movimento, atrairia dólares para o país, aumentando assim as reservas cambiais e inibindo o consumo.

A nova moeda dependia da manutenção da agenda neoliberal. Especialmente da continuação das medidas fiscais contidas na primeira fase do Plano Real, o que significava, entre outras medidas, manter o programa de privatizações e cortar benefícios sociais, como forma de redução da participação estatal, e manter os níveis salariais, para não haver uma ampliação descontrolada do consumo que poderia elevar o nível da inflação novamente. Além disso, a abertura econômica iniciada no governo Collor foi mantida como mecanismo para ampliar a oferta de produtos no mercado, dificultando o desabastecimento e a pressão sobre os preços, que assim eram mantidos sob controle.

Há aqui uma questão importante: o Plano Real foi construído tendo como norte o combate à inflação a qualquer custo. Dessa perspectiva, a dimensão econômica subordinava e relegava para segundo plano outras dimensões da vida social, inclusive a dimensão espacial.

4.3 NOTAS SOBRE O CRÉDITO NO BRASIL NAS DUAS ÚLTIMAS DÉCADAS

Através de autores como Grün (2007), Gonçalves (2011) e Filgueiras (2000), procuraremos neste item tecer algumas considerações sobre a questão do crédito no Brasil nas últimas décadas. A estabilidade econômica demandou que os bancos brasileiros alterassem seus portfólios de serviços, pois ao longo dos anos essas instituições tinham encontrado importantes fontes de renda em atividades relacionadas aos títulos do governo que pagavam juros altos, operações de *overnight* e ganhos decorrentes da hiperinflação. A estabilização

eliminou algumas dessas atividades e reduziu substancialmente a possibilidade de obtenção de lucros expressivos em outras.

Nesse contexto, coube aos bancos buscar ou criar meios para manterem sua lucratividade. Isso significou, de um lado, uma notável redução do quadro de funcionários e o incremento de novas tecnologias de execução dos serviços bancários, que envolve, por exemplo, o desenvolvimento de *websites* multifuncionais; de outro lado, reformularam-se as tabelas de serviços oferecidos e cobrados pelas instituições bancárias. Outra medida vigorosa foi a oferta de crédito para a aquisição dos mais diversos produtos e serviços.

As linhas de crédito já existentes foram mantidas e novas foram criadas, tais como os financiamentos setorizados para estudantes, aposentados, moradores do campo etc; linhas de crédito para o pagamento de serviços estudantis, como estudos de graduação, pós-graduação e *Master of Business Administration* (MBA); e outras para a aquisição de bens duráveis, tais como computadores, carros e imóveis. Em suma, face ao novo cenário macroeconômico, as instituições tiveram de lançar mão de estratégias que não eram as mais usuais no setor bancário no país.

Nos meses seguintes à estabilização, o consumo de bens duráveis aumentou expressivamente e o governo interveio, alterando o limite de meses para a quitação de um bem. Ao reduzir os prazos de financiamento, o filtro para a concessão de crédito se alterou, pois as instituições financeiras passaram a restringir o crédito às camadas da população com menor rendimento, já que prazos menores redundam em parcelas de maior valor, fator que compromete um percentual alto da renda e consequentemente inviabiliza o financiamento.

A título de exemplo, em outubro de 1994 o governo reduziu o prazo de financiamento de automóvel para apenas três meses; em fevereiro do ano seguinte ampliou esse prazo para seis meses; e em agosto do mesmo ano voltou a liberar financiamentos em até 84 meses, ou sete anos. Invariavelmente, quando o comprador concluía a quitação do bem ele já valia muito menos que o preço pago inicialmente.

Tabela 2 – Prazos máximos para a quitação de financiamento de automóveis no Brasil, entre 1994 e 1995

Categoria	Outubro de 1994	Fevereiro de 1995	Agosto de 1995
Crédito Direto ao Consumidor (CDC)	3 meses	6 meses	Livre
Consórcio	12 meses	6 meses	60 meses*

* Com prazo mínimo de 50 meses.

Fonte: Negri (1998, p. 14).

Quando o governo lança mão, por exemplo, de medidas de redução e ampliação de prazos de financiamento e alteração nas alíquotas de tarifas, ele visa a alterar o

comportamento em relação ao consumo, seja para estimulá-lo em épocas de pouca atividade, seja para freá-lo em épocas de superaquecimento. No caso mencionado acima, tratava-se de conter o consumo. Em todo caso, é necessário considerar que o capital disponível na forma de crédito pode ser utilizado de outras formas, tais como o investimento em títulos da dívida pública emitidos pelo Governo Federal, por exemplo.

Nesse cenário, há uma decisão a ser tomada pelas instituições financeiras. O que vale mais a pena: optar pelo investimento com maior remuneração e maior risco, oferecendo crédito à população, ou investir em títulos públicos, que oferecem menor remuneração e menor risco?

A expansão do crédito no Brasil veio sendo impulsionada fortemente pelo crédito pessoal, ou seja, destinado ao financiamento do consumo das famílias. Desde 1995, este segmento veio crescendo e, já no meio de 2004, este crescimento veio em ritmo mais acentuado do que em setores como o comércio, indústria, habitação e de agronegócio. Grandes instituições varejistas vêm a cada ano fortalecendo suas parcerias com redes e lojas de varejo, bem como incorporando sociedades de crédito ao consumidor dentro de sua estrutura, buscando crescer sua participação no crédito consignado e também no crédito direto ao consumidor (CDC). (GONÇALVES, 2011, p. 51)

Cabe ressaltar que, não obstante a estabilidade econômica, no tocante ao crédito os juros impostos à sociedade brasileira ainda são muito elevados (GRÜN, 2007), o que resulta em lucros expressivos para as instituições financeiras⁹⁴. Há poucas notícias de bancos que entraram em condição falimentar no período em tela, e os que a alçaram não tinham em seu poder grandes carteiras de crédito ao consumidor⁹⁵.

Conforme indica Gonçalves (2007) na citação anterior, verificou-se no Plano Real uma ampliação das linhas de crédito às mais diversas camadas da população. O resultado foi a ampliação da chamada nova classe média. Essa é uma terminologia que vem sendo utilizada para caracterizar uma camada da população brasileira que, por ter galgado melhores condições de renda, cumpre os requisitos atuais das instituições financeiras para a obtenção de crédito para financiar o consumo de bens e serviços.

Muito se discute sobre o grau de endividamento das famílias brasileiras e sobre a relação entre Produto Interno Bruto (PIB) e crédito, pois, embora o endividamento seja alto, diversas consultorias econômicas consideram que, no Brasil, o crédito ainda é restrito, já que

⁹⁴ Segundo o Banco Central do Brasil (2012), entre 2005 e 2012, os *spreads* bancários foram de 21 a 12%. Em qualquer um dos casos, os lucros não se reduzem: a queda verificada é proporcional à variação das taxas de juros ao longo do período.

⁹⁵ Ver o caso dos bancos Santos, Marka e FonteCindam.

o grau de endividamento das famílias girou em torno de “apenas” 45% e a relação PIB-crédito é de 35%, números inferiores aos de economias como a Coreia do Sul e muito inferiores aos da economia espanhola e estadunidense⁹⁶. Em suma, defendem que se houver uma expansão do volume de crédito haverá um crescimento ainda maior da chamada nova classe média.

Nas últimas décadas, o número de consumidores brasileiros aumentou sensivelmente, graças ao crescimento do número de empregos, da renda média da população e, fundamentalmente, da ampliação das linhas de crédito. Boa parte desses consumidores compõe o que diversos meios de comunicação e alguns autores chamam de nova classe média⁹⁷. Os principais estudos que sustentam essa nova terminologia foram realizados pela equipe liderada pelo professor e pesquisador da FGV Marcelo Neri. Nas palavras de Neri (2007, p. 41):

Alguns autores definem classe média como aquela que tem um plano bem definido de ascensão social para o futuro. Esta fábrica de realização dos sonhos individuais é o motor fundamental para a conquista da riqueza das nações. O combustível é o anseio de subir na vida; já o lubrificante, seria o ambiente de trabalho e negócios.

O que o autor identifica em seus estudos é um crescente aumento na renda média da população (NERI, 2007).

Gráfico 7 – Renda média da população no Brasil e em São Paulo (1992-2009)

Fonte: Neri (2007), baseado nos microdados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

⁹⁶ A este respeito ver Stein (2008).

⁹⁷ O Governo Federal também utiliza a terminologia “nova classe média”: ver, por exemplo, o seminário “A média faz a diferença: origens e desafios da Nova Classe Média”, organizado pela Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (BRASIL, [s.d.]).

Os estudos de Neri (2007) revelam que a renda média em São Paulo é superior à média nacional, e que a diferença tem se reduzido nos anos finais observados. Ainda que se observe um aumento na renda familiar média, em nenhum momento ao longo do período pesquisado ela chegou aos R\$ 1.000,00, uma cifra próxima a 1,5 salário mínimo, considerando os valores vigentes em 2010.

Nesse sentido, é importante apresentar os parâmetros de renda utilizados para dividir as classes econômicas e compreender os limites que compõem a chamada nova classe média, ou “classe C”.

Tabela 3 – Parâmetros de renda para definição das classes sociais, por domicílio e *per capita* (2009)

	Renda domiciliar (R\$)		Renda <i>per capita</i> (R\$)	
	Limite inferior	Limite superior	Limite inferior	Limite superior
Classe E	0	768	0	135
Classe D	768	1.064	135	282
Classe C	1.064	4.591	282	1.218
Classes A e B	4.591		1.218	

Fonte: Neri (2007, p. 36).

Considerando os dados de Neri (2007, p. 36), é sempre maior o número de pessoas que passaram a pertencer à chamada nova classe média. Essa terminologia é empregada pelo autor com o objetivo de apontar os avanços econômicos conquistados por uma parcela da população a partir da estabilização econômica. De acordo com esses dados, houve um incremento considerável da população pertencente à nova classe média entre 1992 e 2009, período em que ela passou de 32,52% para 50,45% da população brasileira.

Gráfico 8 – Distribuição de renda no Brasil (1992-2009)

Fonte: Neri (2007, p. 40), baseado nos microdados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Para Neri (2007, p. 13),

Se no futuro um historiador fosse nomear as principais mudanças ocorridas na sociedade brasileira na primeira década do terceiro milênio, poderia chamá-la de década da redução da desigualdade de renda, ou equalização de resultados.

Assim, o autor nos coloca diante de uma realidade ilustrativa no que se refere à desigualdade de renda, pois bastou um pequeno incremento na renda para que 50% da população passassem estatisticamente a compor a nova classe média e pleiteassem o consumo de um conjunto de bens e serviços antes restritos às camadas de mais alto rendimento.

Um dado a se destacar é que a nova classe média abrange um amplo espectro de renda, sobre cujo detalhamento o estudo de Neri (2007) não lança luz; nesse sentido, é lícito supor que uma parcela considerável dessa nova classe esteja situada no limiar inferior, o que corresponde à renda média de R\$ 1.064,00. Ou seja, a chamada nova classe média inicia-se numa faixa de renda próxima a apenas dois salários mínimos.

Salientamos que, embora o estudo de Neri (2007) revele que houve uma ampliação da classe C no Brasil, ele traz outro dado muito expressivo: a ampliação da participação das classes A e B. No início da série, estas representavam cerca de 5% da população brasileira, respondendo no final por mais de 10%. Portanto sua participação mais que dobrou ao longo do período em tela.

Em matéria recente, Mano (2010) ressaltava o fato de que naquele ano o crédito ao consumidor (PF) ultrapassava aquele concedido para empresas (PJ) salienta ainda que naquele ano 80% dos carros negociados no país foram viabilizados por meio de crédito direto aos consumidores (CDC). Os dados da Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF) mostram um crescimento superior a cem por cento no volume de crédito disponibilizado para a aquisição de carros no período entre 2007 e 2012.

Gráfico 9 – Distribuição do crédito para financiamento de carros (2007-2012)

Fonte: ANEF (2012)

Gráfico 10 – Volume de crédito ao consumidor (2007-2012)

Fonte: ANEF (2012)

Na visão do autor, a chamada nova classe média tem também um amplo potencial de consumo, o que é expresso na apresentação dos parâmetros a partir dos quais ele realiza sua elaboração conceitual sobre a classe média – segundo Neri (2007, p. 40, grifo nosso):

Existem, pelo menos, duas perspectivas adicionais para se conceituar Classe Média. Indicadores diversos que indicam a ocorrência de um *boom* na classe C: **casa, carro, computador, crédito e carteira assinada estão todas em seus níveis históricos**. A primeira forma adicional de se definir as classes econômicas E,D,C,B e A é pelo potencial de consumo. O Critério Brasil usa acesso e número de bens duráveis (TV, rádio, lava-roupa, geladeira e freezer, vídeo-cassete ou DVD), banheiros, empregada doméstica e nível de instrução do chefe da família. Este critério estima os pesos a partir da equação minceriana de renda. Além de estarmos medindo isso, propomos conceituação complementar para medir a evolução da nova classe média no Brasil também do ponto de vista do produtor. Ou seja, da capacidade de manter de fato este potencial de consumo ao longo dos anos. (...)

Outro aspecto inovador da metodologia é sua capacidade de olhar para aspectos simbólicos da classe média, tais como a carteira de trabalho, a entrada na universidade ou na era da informática, e a aliarmos ao aspecto de status social ligado à demanda privada por bens que eram monopólio do Estado como previdência, escola, saúde e crédito imobiliário.

Ainda que sejam discutíveis os critérios que pautam a conceituação da classe média, optamos por trazer à luz esses dados com o objetivo de revisar a noção de “cidade da classe média”. Acreditamos que alguns bens que, de fato, distinguiram a classe média deixaram de caracterizá-la, todavia as características da “cidade da classe média” continuam restritas a algumas frações da cidade que não coincidem com a difusão da posse daqueles bens.

Os carros e apartamentos que outrora foram ícones da classe média estão difundidos e passaram a fazer parte da paisagem dos mais diversos bairros da cidade de São Paulo, seja dentro ou fora dos limites da área do rodízio. Mesmo em bairros mais afastados, o número de prédios de apartamentos, bem como a posse e volume de veículos vêm aumentando expressivamente ao longo das duas últimas décadas em São Paulo e na Grande São Paulo⁹⁸.

Zygmunt Bauman (2010, p. 8) diz que

Há uma piada sobre dois vendedores que viajam para a África representando suas respectivas empresas de calçados. O primeiro envia uma mensagem para a matriz: não mandem sapato algum, todos aqui andam descalços. A mensagem enviada pelo segundo foi: mandem dez milhões de pares imediatamente – todos aqui andam descalços. Essa velha anedota foi estabelecida como um elogio à perspicácia comercial agressiva e como condenação da filosofia empresarial predominante na época: dos negócios voltados para a satisfação de necessidades existentes, com a oferta produzida em resposta à demanda corrente.

Essa filosofia foi alterada com a produção permanente de novas necessidades e com a expansão de crédito a fim de satisfazer essas necessidades. Como diz ainda Bauman (2010, p. 8-9, grifo nosso):

a filosofia empresarial dominante insiste em que a finalidade do negócio é evitar que as necessidades sejam satisfeitas e evocar, induzir, conjurar e ampliar novas necessidades que clamam por satisfação e novos clientes em potencial, induzidos à ação por essas necessidades: em especial, **há uma filosofia de afirmar que a função da oferta é criar demanda**. Essa crença se aplica a todos os produtos – sejam eles fábricas ou sociedades financeiras. No que diz respeito à filosofia dos negócios, os empréstimos não são exceção: a oferta de empréstimos deve criar e ampliar a necessidade de novos empréstimos.

Na mesma linha de raciocínio, Harvey (2011, p. 91-92) nos diz que

⁹⁸ A condição de morador da metrópole paulistana nos permite vivenciar os conflitos que emergem dessas transformações. Em 2012, motoristas de ônibus da Viação Osasco que fazem o trajeto das Linhas 004/01 e 004/02, ligação entre o centro de Osasco e Jardim Novo Osasco e bairro Bandeiras, respectivamente, protestaram contra a empresa que lhes cobrava por serviços de funilaria realizados nos ônibus. Os motoristas alegavam que os riscos que comprometiam as latarias dos ônibus aconteciam devido ao excesso de carros estacionados ao longo das ruas Paulo Soares e 13 de Setembro no Jardim Novo Osasco. Sugeriram que cessassem as cobranças pelos incidentes ocorridos nestas vias ou que se alterasse o percurso das linhas que as percorrem.

Uma imensa quantidade de esforço, incluindo a formação de uma vasta indústria de publicidade, tem sido colocada para influenciar e manipular as necessidades, vontades e desejos das populações humanas para assegurar um mercado potencial. Mas algo mais do que apenas publicidade está em jogo aqui. O que é necessário é a formação de condições diárias de vida que exigem a absorção de um conjunto de certas mercadorias e serviços, a fim de se sustentar. (...) O desenvolvimento dos subúrbios fez com que essas mercadorias passassem de vontades e desejos a necessidades absolutas. A criação perpétua de novas necessidades é uma condição essencial para a continuidade da expansão infinita da acumulação do capital. É aqui que as tecnologias e a política de criação de novas necessidades vêm à tona como a ponta da acumulação sustentável. É agora bem entendido que “o sentimento do consumidor” e “a confiança do consumidor” nas sociedades mais afluentes não são apenas as chaves para a acumulação do capital sem fim, mas são também cada vez mais a base da qual depende a sobrevivência do capitalismo. Setenta por cento da atividade econômica dos EUA dependem do consumismo.

A filosofia e a crença da criação de necessidades vêm se desenvolvendo com fluidez (ou como diria Bauman (2008), com liquidez) no Brasil nas duas últimas décadas, que o diga a chamada nova classe média, a qual compõe o segmento que simboliza essa necessidade de consumo.

Para Marcelo Neri (2007), a estabilidade monetária é o pilar que sustenta a expressiva ampliação do crédito para todas as camadas da população, e concordamos com essa posição. O crédito é uma parte do capital financeiro. Quando empregada para o consumo, ela permite antecipar a realização do capital ao reduzir o tempo de giro do produto; porém o faz cobrando juros daqueles que tomam os empréstimos. Nesse sentido, o crédito permite aproximar senão igualar tempos desiguais de circulação do capital.

Damiani *et al* (2006, p. 42) enfatizam que “o crédito não é especulação, a especulação é uma derivação do crédito”. Numa explicação simplificada, quando existe um volume de capital disponível na forma de crédito, ávido por entrar em circulação para se valorizar, há necessidade de se produzir para manter o ciclo, mesmo que não haja, em princípio, mercado consumidor para tudo o que se produz. A estratégia empregada nos últimos anos para isso foi a revisão dos mecanismos de difusão do crédito, para dar vazão aos desejos de consumo mantendo criticamente o ciclo do capital em funcionamento. O sistema parece funcionar sem riscos, pois numa apreensão liberal os limites⁹⁹ não são visualizados.

Nesse sentido, o crédito age, em princípio, como se tivesse efeitos profilático e curativo para todos os problemas do capitalismo; porém tais efeitos são passageiros, agem

⁹⁹ Há um conjunto de limites: ecológicos (matérias-primas, por exemplo, e a poluição decorrente da produção), sociais (diferentes culturas, com padrões de conduta e consumo diferentes), econômicos (desemprego decorrente do próprio desenvolvimento do sistema que em busca da ampliação dos lucros elimina trabalho humano que é a fonte de criação do valor) etc.

apenas em curtíssimo prazo. Tempo suficiente para fermentar e eclodir novas crises econômicas em outro lugar do mundo.

Bauman (2010, p. 29, grifo nosso) diz que

Para manter vivo o capitalismo, não era mais necessário “remercadorizar” o capital e o trabalho, viabilizando assim a transação de compra e venda deste último: bastavam subvenções estatais para permitir que o capital vendesse mercadorias e os consumidores as comprassem. **O crédito era o dispositivo mágico para desempenhar (esperava-se) esta dupla tarefa. E agora podemos dizer que, na fase líquida da modernidade, o Estado é “capitalista” quando garante a disponibilidade contínua de crédito e a habilitação contínua dos consumidores para obtê-lo.**

Concordamos com Bauman (2010): em nossa visão, é precisamente essa habilitação quase irrestrita que ocasionou o surgimento da chamada nova classe média brasileira. A elasticidade dos critérios de concessão de crédito tornou acessível à chamada nova classe média consumir inclusive os bens que anteriormente, nos anos 1980, por exemplo, tinham a imagem associada à classe média.

Alguns autores, como Maria Adélia de Souza (1994) e Eduardo Vasconcellos (1999), ao analisarem a realidade paulistana nos anos 1980, consideraram que a posse de determinados bens duráveis (apartamentos e carros) eram atributos da chamada classe média. Esta, por seu turno, ocupava determinadas frações da cidade, mormente aquelas que foram providas ao longo dos anos com as melhores instalações de infraestrutura, considerando o conjunto da cidade, com destaque para as áreas das subprefeituras de Pinheiros e Vila Mariana. Era nessas áreas de classe média que se concentrava a maior quantidade de carros e prédios; evidencia-se que àquela época essa área praticamente coincidia com os limites da área onde desde 1997 vigora o rodízio municipal de veículos.

Para Eduardo Vasconcellos (1999, p. 11, grifo nosso),

O resultado das grandes intervenções físicas e operacionais nas condições caracteriza o que foi denominado de “formação da cidade da classe média”, como espaço adaptado às suas necessidades de reprodução social e econômica. Estas necessidades, caracterizadas por um novo estilo de vida que trocou o consumo socializado pelo consumo privatizado (educação, saúde, lazer e transporte), **só podiam ser atendidas adequadamente pela tecnologia do automóvel**, dada a precariedade do transporte público e a falta de organização do processo de desenvolvimento urbano.

Souza (1994, p. 132, grifo nosso), por sua vez, enfoca a questão tendo como referência os edifícios:

por razões ligadas à “conflitualidade” da sociedade brasileira, **existem apenas certos lugares onde a pequena burguesia vai morar**. É conhecida a prática do paulistano de “deslocar” sua residência: o morador da Vila Buarque “localiza-se” em Higienópolis ou no Pacaembu; o do Bexiga, na Bela Vista; o da Vila Prudente, na Mooca, e assim por diante... Nesse caso, se existem apenas certos lugares, surgem dois problemas: ou tais lugares não podem ser conquistados, ou devem ser conquistados por edifícios, ou, ainda, **passa-se a construir edifícios além dos limites da urbanização**.

Os valores envolvidos nas compras desses bens e a trajetória econômica do país que conviveu ao longo do século XX com diversas moedas e expressivos níveis de concentração de renda dão razão para essa caracterização, na medida em que era difícil que as classes mais pobres fossem consumidoras massivas de carros e, principalmente, de apartamentos. Estes últimos, como bem explora Souza (1994, p. 170, grifo nosso), foram construídos

primeiro seguindo a direção determinada pela pelo deslocamento e expansão do local de moradia da **classe dominante** (direção sudoeste da cidade de São Paulo), excetuadas áreas onde a legislação não permite a verticalização (no jogo de forças da classe dominante prevalecem os interesses dos moradores das áreas mais nobres da cidade), e num segundo momento tomando as áreas de “expansão” da **classe média**.

Nas duas últimas décadas, a situação se alterou, pois a economia estabilizada gerou condição econômica propícia à formação de um amplo mercado consumidor que possibilitou a um conjunto maior da sociedade acessar aos chamados “bens da classe média”. Adverte-se, porém, que, embora os bens que caracterizavam a classe média tenham se tornado acessíveis para a maior parte da população, a cidade, em sua plenitude, não. Ou seja, o que compõe a chamada cidade da classe média não são os bens materiais privados, mas fundamentalmente os atributos relacionados à localização, no nível de equipamentos e serviços públicos e privados que a ela são garantidos comparativamente com outras áreas da cidade, especialmente as mais distantes do centro e/ou as mais pobres. Jean Lojkin (1981, p. 167) considera esse dado relativo à localização e adiciona duas outras – em suas palavras:

Podem-se distinguir principalmente três tipos de segregação urbana:

- 1) Uma oposição entre o centro, onde o preço do solo é mais alto, e a periférica. O papel-chave dos efeitos de aglomeração explica, a nosso ver, a importância dessa renda de acordo com a localização.
- 2) Uma separação crescente entre as zonas e moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e zonas de moradia popular.
- 3) Um esfacelamento generalizado das “funções urbanas” disseminadas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas: zonas de escritórios, zona industrial, zona de moradia, etc. É o que a política urbana sistematizou e racionalizou sob o nome de zoneamento.

O fato de serem mais bem providas de infraestrutura e de garantirem a seus habitantes melhores condições materiais, assim como oferecerem uma melhor localização relativa – a qual se expressa, por exemplo, através da menor distância a ser percorrida ou do menor dispêndio de tempo para se deslocar até os locais onde se realizam suas atividades fins – caracteriza as frações da cidade que ficaram conhecidas como cidade da classe média, nos termos trabalhados tanto por Vasconcellos (1999) como por sua Souza (1994).

Por fim, há que se refletir acerca do termo classe média, o qual nos parece mais um rótulo, um conceito vago que não se coaduna nem com a leitura sociológica marxista, a qual analisa as classes sociais a partir do processo produtivo, o que conduziria cada indivíduo a participar de uma classe social em função da posição ocupada no seio do processo produtivo (SOUZA, 2012; POCHMANN, 2012), nem com a leitura liberal mais clássica, a qual situa a classe a partir do espectro de renda (NERI, 2007, 2010).

Mas, do modo como ela é tratada no Brasil, o que define a classe média tradicional não é precisamente nenhuma dessas caracterizações. São outros os elementos, como diz Jessé Souza (2012, p. 25, grifo nosso):

Para se compreender por que existem classes positivamente privilegiadas, por um lado, e classes negativamente privilegiadas, por outro, **é necessário perceber como os “capitais impessoais” que constituem toda a hierarquia social e permitem a reprodução da sociedade moderna, o capital cultural e o capital econômico são diferencialmente apropriados.** O capital cultural, sob a forma de conhecimento teórico e escolar, é fundamental para a reprodução tanto do mercado quanto do Estado modernos. É essa circunstância que torna as classes médias, constituídas historicamente pela apropriação diferencial do capital cultural, uma das classes dominantes deste tipo de sociedade. A classe alta se caracteriza pela apropriação, em grande parte, pela herança de sangue, de capital econômico, ainda que em alguma porção de capital esteja sempre presentes.

Considerando a citação, interpretamos que os atributos mencionados não foram analisados quando se cunhou o termo “nova” classe média. Em outras palavras, seguiu-se numa linha próxima àquela praticada pelos liberais clássicos que reduzem os atributos e desconsideram as condições sociais na reflexão acerca das classes sociais. Nesse sentido, a terminologia “nova classe média” pauta-se pelo critério de renda transfigurado em capacidade de consumo de bens materiais e serviços.

Por isso concordamos com a proposição de Jessé Souza (2012), que não desconsidera o fenômeno social, mas o avalia de outro ângulo. Para esse autor, não há uma nova classe média, mas uma nova classe trabalhadora, que ascendeu à condição de consumidora de bens duráveis graças a uma ética do trabalho associada e dependente das boas condições econômicas surgidas no país com a estabilização econômica e a difusão da financeirização a

um conjunto maior da sociedade brasileira. A mesma linha de análise é adotada por Márcio Pochmann (2012, p. 8). Para este autor

Em síntese: entende-se que não se trata da emergência de uma nova classe – muito menos de uma classe média. O que há, de fato, é uma orientação alienante sem fim, orquestrada para o sequestro do debate sobre a natureza e a dinâmica das mudanças econômicas e sociais, incapaz de permitir a politização classista do fenômeno de transformação da estrutura social e sua comparação com outros períodos dinâmicos do Brasil.

Assim, cai por terra a interpretação corrente na sociedade que identificava a classe média como uma camada intermediária da população que dispunha de bons rendimentos médios – e, portanto, não correspondia nem aos despossuídos tampouco à burguesia, dona dos meios de produção – e de acesso à educação de qualidade, aos equipamentos culturais da cidade e às camadas intermediárias do poder, se tomamos a “nova” classe média nos mesmos termos da classe média tradicional.

Não devemos incorrer nesse equívoco: a classe média continua a existir e se caracteriza pelos capitais imateriais relacionados a sua localização na cidade e às condições sociais, especialmente as de caráter educacional, que garantem sua existência e reprodução como tal.

Pochmann (2012, p. 7) é enfático em sua crítica ao modo como certos setores tratam a “nova classe média”, diz ele que

O viés político difundido pelos monopólios sociais constituídos pelos meios de comunicação e seus “oráculos” midiáticos que terminantemente manipulam o consciente da população em prol de seus próprios desejos mercantis, defendendo consumismo e negando a estrutura de classe na qual o capitalismo molda a sociedade.

Também se agrega nesse mesmo contexto a opção política rasteira que certos intelectuais engajados à lógica mercantil se associam com uma retórica de classe de rendimento desprovida de qualquer sentido estrutural, o que nada mais é do que a tradução do caráter meramente propagandista dos imperativos de mercado.

Quanto a essa pretensa “nova” classe média, o que houve foi um gradativo acréscimo de renda que lhe garante sucesso material, a partir do acesso ao crédito que viabiliza o consumo de bens materiais, não lhe sendo facultado o acesso às infraestruturas que compõem a cidade da classe média, tampouco as condições simbólicas associadas à tradicional classe média.

David Harvey (1982, p. 33) adverte que

Não é pelo fato de testemunharmos uma consequente estratificação social (segundo rendas) no espaço bem como um processo de implantação territorial que exacerba essa ordenação social, que podemos inferir que isso é simplesmente um reflexo de

trabalhadores individuais exprimindo suas “utilidades subjetivas” através do mercado.

Embora não se possa estabelecer uma hierarquia rígida dos lugares, existe certa correspondência entre renda e as distâncias dos locais de moradia, mormente, quanto mais distante da área central mais barato é o preço da terra urbana em São Paulo. Como diz Santos (2012, p. 99),

a lei do valor se estende aos próprios lugares, cada qual representando, em dada circunstância e em função do comércio de que participam, um certo índice de valor que é, também, a base dos movimentos que deles partem ou que a eles chegam.

Empregam-se diferentes técnicas construtivas visando às diferentes classes de renda nos diferentes bairros. Nos bairros destinados à chamada nova classe média, essas técnicas são utilizadas com o fito de reduzir o custo e o tempo de construção, o que possibilita a esses imóveis entrar mais rapidamente no mercado.

Ou seja, os prédios de apartamentos não são construídos do mesmo modo para todas as camadas de renda. Isso fica muito claro nas palavras da engenheira civil Cristina Della Penna, diretora de uma consultoria do setor imobiliário, mencionada em matéria de Veiga e Burgarelli (2013):

“Não à toa, observamos um crescimento no uso da tecnologia da alvenaria estrutural. É como se fosse um monte de pecinhas Lego, com redução do custo final e do tempo de construção”, afirma ela. “Não quero dizer que o resultado é melhor ou pior, mas sim que se trata de uma solução que dá limitações arquitetônicas, impossibilitando uma grande sacada, por exemplo, mas torna a obra mais barata.” De acordo com levantamento da Criactive, o uso dessa técnica reduz em 40% o custo total da obra.

Em outro trecho da mesma reportagem, Leandro Caramel, vendedor da Habitcasa, empresa do grupo Lopes, afirma que

“O caso da Cidade Ademar, por exemplo, é emblemático: os lançamentos ali atraem, pelo preço, clientes oriundos da região que buscam o conforto de um apartamento novo.” (VEIGA, BURGARELLI, 2013)

Em suma, quando se trata de analisar essa “nova” classe social que consideramos ser apenas uma nova classe de rendimento, deve-se separar o joio do trigo. Em nossa ótica, o que ocorreu nas últimas décadas foi apenas a difusão de alguns bens materiais que antes caracterizavam a classe média tradicional e agora estão também ao alcance de outros

espectros de renda, mais especificamente essa nova classe trabalhadora. Portanto, embora os bens da classe média tenham ganhando novos horizontes, seus limites não coincidem com a área do que foi chamada de cidade da classe média. Essa área continua espacialmente mais restrita, ocupando contornos mais circunscritos, privilegiando poucos; ao passo que os bens materiais duráveis que a simbolizavam tornaram-se mais acessíveis e difundidos por muitos outros lugares.

5 TODOS OS CAMINHOS LEVAM A SÃO PAULO: A CENTRALIDADE DA METRÓPOLE PAULISTANA

A RMSP é a maior aglomeração urbana do país, onde, segundo a Pesquisa OD do Metrô (2007), moram quase 20 milhões de pessoas, distribuídas pelos 38 municípios que a compõem.

Esse estudo revela que apenas os municípios de Santo André e São Caetano do Sul, ambos na região conhecida como ABC paulista, tiveram crescimento inferior ao do município-núcleo, aquele que polariza as atividades nessa região, precisamente o município de São Paulo. Tais dados confirmam uma tendência, apontada por diversos autores, como Antico (2003), Ferreira (2013) e Cunha (2013), de menor crescimento demográfico, dentro da região metropolitana, de seu município central e maior crescimento daqueles mais periféricos. (METRÔ, 2007)

Outro dado importante é que nenhum dos municípios analisados apresentou redução populacional; pelo contrário, em alguns casos houve crescimento, inclusive com valores bastante expressivos, como Santana de Parnaíba, onde o incremento demográfico foi de 75% (METRÔ, 2007).

Segundo Antico (2003, p. 23, grifo nosso)

os principais eixos do processo de expansão da RMSP caracterizaram-se, principalmente, pela expulsão da população de mais baixos rendimentos para áreas mais distantes, **onde o valor do solo urbano é menor**, e pela industrialização de alguns municípios do entorno, que detêm importante parcela do mercado de trabalho industrial do país.

Em que pesem esses dados indicando um crescimento maior dos municípios da RMSP em relação ao município-núcleo, o município de São Paulo ainda concentra mais da metade da população, com tendência, todavia, de redução na participação demográfica total, que em 1997 era de cerca de 60% e caiu para um valor próximo aos 55% em uma década (METRÔ, 2007).

Por outro lado, a cidade de São Paulo ainda concentra o maior percentual de empregos da RMSP, apresentando números superiores a 65% de seus postos de trabalho (METRÔ, 2007). Como o maior percentual de deslocamentos realizados cotidianamente tem como objetivo o trabalho (METRÔ, 2007), depreende-se que a cidade de São Paulo continue atraindo diariamente uma grande quantidade de fluxos viários.

Mapa 3 - RMSP - Distribuição espacial da população (1997-2007)

Mapa 4 - Município de São Paulo - Distribuição espacial da população e Taxa de crescimento populacional (1997/2007)

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/
Departamento de Estatística e Produção de Informação – Dipro;
IBGE - Censos demográficos 1980, 1991, 2000 e 2010
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU)

Elaboração: André S. B. Souza
Organização Cartográfica: Ewerton Talpo, Julho de 2013

Projeção UTM
Fuso 23° S
Datum: South American 1969

Escala
0 2 4 8 Km

Mapa 5 - RMSP - Distribuição espacial dos empregos (1997/2007)

Mapa 6 - Município de São Paulo - Distribuição espacial da taxa de empregos (1997/2007)

Tabela 4 – População da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) (1997-2007)

	População	População	Variação (%)	Participação (%)	Participação (%)
	2007	1997	1997/2007	1997	2007
São Paulo	10.896.639	9.856.853	11%	58,70%	55,80%
Guarulhos	1.278.919	1.012.151	26%	6,00%	6,50%
São Bernardo do Campo	795.369	679.935	17%	4,00%	4,10%
Osasco	710.042	633.979	12%	3,80%	3,60%
Santo André	673.528	626.739	7%	3,70%	3,40%
Mauá	410.290	352.965	16%	2,10%	2,10%
Carapicuíba	392.153	337.658	16%	2,00%	2,00%
Diadema	389.605	326.508	19%	1,90%	2,00%
Mogi das Cruzes	373.127	321.210	16%	1,90%	1,90%
Itaquaquecetuba	363.798	238.314	53%	1,40%	1,90%
Suzano	283.679	185.607	53%	1,10%	1,50%
Barueri	267.685	186.051	44%	1,10%	1,40%
Embu	251.139	204.374	23%	1,20%	1,30%
Taboão da Serra	229.268	187.750	22%	1,10%	1,20%
Itapevi	206.379	139.192	48%	0,80%	1,10%
Cotia	180.874	131.225	38%	0,80%	0,90%
Ferraz de Vasconcelos	178.496	127.525	40%	0,80%	0,90%
São Caetano do Sul	146.709	137.735	7%	0,80%	0,80%
Itapeverica da Serra	158.648	115.206	38%	0,70%	0,80%
Francisco Morato	158.490	111.190	43%	0,70%	0,80%
Ribeirão Pires	118.602	100.271	18%	0,60%	0,60%
Franco da Rocha	124.546	101.041	23%	0,60%	0,60%
Poá	107.967	86.559	25%	0,50%	0,60%
Jandira	110.237	78.261	41%	0,50%	0,60%
Caieiras	88.372	59.714	48%	0,40%	0,50%
Santana de Parnaíba	104.286	59.674	75%	0,40%	0,50%
Arujá	73.833	53.088	39%	0,30%	0,40%
Mairiporã	74.268	52.018	43%	0,30%	0,40%
Cajamar	62.150	44.349	40%	0,30%	0,30%
Embu-Guaçu	61.208	43.639	40%	0,30%	0,30%
Santa Isabel	47.552	42.015	13%	0,30%	0,20%
Rio Grande da Serra	42.538	35.901	18%	0,20%	0,20%
Vargem Grande Paulista	43.462	27.753	57%	0,20%	0,20%
Salesópolis	16.550	13.621	22%	0,10%	0,10%
Juquitiba	28.894	22.311	30%	0,10%	0,10%
Pirapora do Bom Jesus	15.201	10.973	39%	0,10%	0,10%
Guararema	25.062	17.977	39%	0,10%	0,10%
Biritiba Mirim	28.937	20.568	41%	0,10%	0,10%
São Lourenço da Serra	16.118	10.519	53%	0,10%	0,10%

Fonte: Metrô (1997, 2007). Elaborado pelo autor.

Tabela 5 – Distribuição espacial dos empregos na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) (1997-2007)

	Empregos	Empregos	Diferença	Variação (%)	Participação (%)	Participação (%)
	2007	1997	1997/2007	1997/2007	1997	2007
São Paulo	5.930.445	4.626.885	1.303.560	28%	66,5%	65,4%
Guarulhos	492.282	362.588	129.694	36%	5,2%	5,4%
São Bernardo do Campo	380.497	300.416	80.081	27%	4,3%	4,2%
Santo André	265.442	207.251	58.191	28%	3,0%	2,9%
Osasco	231.219	200.583	30.636	15%	2,9%	2,6%
Barueri	181.580	130.472	51.108	39%	1,9%	2,0%
Mogi das Cruzes	162.428	108.194	54.234	50%	1,6%	1,8%
Diadema	160.704	118.896	41.808	35%	1,7%	1,8%
Itaquaquecetuba	108.685	57.425	51.260	89%	0,8%	1,2%
Mauá	105.231	94.080	11.152	12%	1,4%	1,2%
São Caetano do Sul	104.277	80.306	23.971	30%	1,2%	1,2%
Suzano	98.965	73.133	25.833	35%	1,1%	1,1%
Cotia	91.243	51.216	40.027	78%	0,7%	1,0%
Taboão da Serra	84.760	58.949	25.812	44%	0,8%	0,9%
Carapicuíba	78.616	57.742	20.874	36%	0,8%	0,9%
Embu	60.402	51.788	8.614	17%	0,7%	0,7%
Santana de Parnaíba	51.781	24.589	27.192	111%	0,4%	0,6%
Ferraz de Vasconcelos	38.012	26.357	11.655	44%	0,4%	0,4%
Jandira	36.782	21.589	15.193	70%	0,3%	0,4%
Ribeirão Pires	36.367	30.114	6.252	21%	0,4%	0,4%
Arujá	33.509	20.848	12.660	61%	0,3%	0,4%
Itapeirica da Serra	33.283	30.884	2.400	8%	0,4%	0,4%
Cajamar	32.332	18.684	13.648	73%	0,3%	0,4%
Itapevi	31.931	30.818	1.113	4%	0,4%	0,4%
Poá	29.629	19.984	9.645	48%	0,3%	0,3%
Franco da Rocha	26.545	23.395	3.151	13%	0,3%	0,3%
Francisco Morato	26.271	18.660	7.612	41%	0,3%	0,3%
Caieiras	25.004	17.950	7.054	39%	0,3%	0,3%
Mairiporã	24.521	16.713	7.808	47%	0,2%	0,3%
Embu-Guaçu	21.205	10.725	10.480	98%	0,2%	0,2%
Vargem Grande Paulista	16.104	10.929	5.175	47%	0,2%	0,2%
Santa Isabel	14.131	15.302	-1.171	-8%	0,2%	0,2%
Juquitiba	10.921	7.013	3.908	56%	0,1%	0,1%
Biritiba Mirim	8.753	6.737	2.016	30%	0,1%	0,1%
Guararema	8.451	8.187	264	3%	0,1%	0,1%
Rio Grande da Serra	7.257	6.321	936	15%	0,1%	0,1%
Salesópolis	6.720	5.378	1.342	25%	0,1%	0,1%
São Lourenço da Serra	4.969	4.827	142	3%	0,1%	0,1%
Pirapora do Bom Jesus	4.482	3.469	1.013	29%	0,05%	0,05%

Fonte: Metrô (1997, 2007). Elaborado pelo autor.

Assim, temos um conjunto de dados que confirmam a importância da metrópole paulistana na RMSP, especialmente no que concerne aos indicadores de geração de empregos e concentração populacional, pois em ambas ela apresenta números sobejamente representativos. Mas, ainda que representativos, esses valores, por si sós, caracterizam apenas parcialmente a condição metropolitana na atualidade.

Mapa 7 - RMSP - Movimentos Pendulares da PIA (2010)

Todos os dias, milhares de trabalhadores viajam desde suas casas até a metrópole para trabalhar; enquanto cerca de 1,1 milhão entram na cidade de São Paulo, aproximadamente 313 mil deixam-na para trabalhar em outro município da RMSP, o que resulta em um saldo positivo da ordem de 780 mil (CUNHA, 2013). Todos os caminhos levam à metrópole.

Face ao elevado número de pessoas que dirigem em direção às rodovias que ligam as cidades da RMSP à metrópole, os caminhos ficam congestionados no início da manhã e no final da tarde e início da noite, nos chamados horários de pico. Como o acréscimo de veículos tem sido muito superior à capacidade de absorção das vias, os tempos de deslocamentos entre a casa e o trabalho e vice-versa aumentam substancialmente. Com isso se esgotam as condições de fluidez viária, e a mobilidade cotidiana fica seriamente comprometida.

Contudo as condições de circulação na metrópole nem sempre foram estas. Em um estudo seminal sobre a RMSP, publicado há mais de três décadas, Langenbuch (1968, p. 1) assim escreveu:

a metrópole constitui um tipo especial de cidade, que se distingue das menores não apenas por sua dimensão, mas por uma série de fatos quer de natureza quantitativa, quer de natureza qualitativa.

Concordamos com essa afirmação. Porém, se os elementos quantitativos são de mais fácil apreensão e comprovação para que uma cidade possa ascender à condição de metrópole e sustentá-la, os atributos qualitativos não são tão cristalinos. Isso porque os processos sociais que produzem e compõem o espaço metropolitano não se desenvolvem de modo uniforme e homogêneo. Pelo contrário, assim como pudemos mencionar em nosso panorama sobre o setor automobilístico, observa-se na metrópole uma heterogeneidade.

Nesse complexo ramo industrial, decerto coexistem empresas que funcionam em parâmetro nitidamente fordista, enquanto outras se estruturam com base nos processos flexíveis. Da mesma maneira, na metrópole contemporânea convivem ainda estruturas da metrópole moderna. As relações econômicas e sociais que se desenvolvem na metrópole paulistana conferem-lhe a prerrogativa de ser o polo da dinâmica econômica, técnica e cultural, por exemplo. Embora continue a exercer esse papel centralizador, a metrópole contemporânea é diferente daquela de outrora.

Meyer (2000, p. 5) afirma que

A *metrópole industrial* abrigou, desde a sua consolidação no século XIX, as atividades da sociedade designadas modernas. A concomitância entre o processo de

metropolização e a renovação do modo de produção industrial a converteram no *Locus* da sociedade industrial.

(...)

No âmbito da vida material, a metrópole ofereceu nesse estágio de desenvolvimento as condições territoriais indispensáveis para a instalação da grande indústria, para a organização do mercado consumidor e para o alojamento da classe trabalhadora.

Ao longo da segunda metade do século passado, especialmente até a década de 1990, a cidade de São Paulo foi marcada pelo incremento do processo de industrialização que ali se desenvolvera, especialmente nos bairros adstritos às linhas férreas, por onde chegavam tanto as matérias-primas como a força de trabalho; o trem era também o meio de transporte preferencial para a distribuição dos produtos industrializados. Especialmente no início do processo de industrialização, as ferrovias ainda cumpriram funções fundamentais, pois constituíam o modal de transporte principal ante a constituição do sistema do sistema rodoviário que então não havia se consolidado como modo hegemônico de transportes no país.

Estudos como os realizados por Langenbuch (1968) afirmam a importância da ferrovia como elemento indutor do processo de expansão do tecido urbano. Todavia, o crescimento demográfico apresentado pelos distantes bairros que então se constituíam era muito superior à capacidade de absorção do próprio sistema ferroviário. Salienta-se, porém, que a ferrovia era apenas um dos elementos que explicam a extensão do tecido urbano àquela época, pois este fato está intimamente ligado ao processo de especulação imobiliária associado, muitas vezes, à criação de vazios urbanos.

Como afirma Langenbuch (1968, p. 273), “A ferrovia não consegue acompanhar o ritmo do desenvolvimento suburbano por ela gerado.” O mesmo autor afirma que

os “subúrbios-estação” ao crescerem alcançam áreas cada vez mais afastadas da estação, que não pode mais ser atingida a pé a partir destas. Dispersa por diversos eixos, tais como em direção ao ABC e Carapicuíba e Itaquera. (LANGENBUCH, 1968, p. 273)

O excerto indica a difusão em três direções distintas: leste, sudeste e oeste. A região sul, nas cercanias dos bairros de Santo Amaro e Jurubatuba, também foi eixo de significativo crescimento urbano; destaca-se, porém, que àquela época esses dois bairros eram importantes polos de produção industrial. Em todas essas direções, havia um elemento comum: a ferrovia como meio de ligação entre os bairros de moradia e as áreas onde se concentravam os postos de trabalho.

O trem, que, em princípio, era o meio prioritário de deslocamento, tornou-se insuficiente para atender a população que se espraiava e ocupava áreas cada vez mais longínquas – porque eram mais baratas –, demandando assim a criação de outros meios de transportes, como os ônibus. Conforme afirma o mesmo Langenbuch (1968, p. 213), a cidade cresceu com base no binômio ônibus-loteamentos suburbanos, muitas vezes clandestinos.

Mautner (1999) fala de um processo de ocupação em três camadas: a primeira delas corresponderia ao loteamento, à transformação da terra em propriedade privada e à construção das primeiras casas; a segunda camada corresponderia à ação do poder público visando à legalização da área; e a terceira seria, finalmente, a instalação da infraestrutura que, ao se realizar, formaliza a entrada do capital e a inserção da área na estrutura urbana. A celeridade com que se realiza esse processo de integração depende da localização de cada uma das áreas e, via de regra, simultaneamente ao seu desenvolvimento, os loteadores, clandestinos ou não, já agiram abrindo novas frentes de ocupação ainda mais distantes, continuando o processo.

Assim, se cabe atribuir aos sistemas coletivos de transportes um papel de indutor do processo de crescimento da cidade, pondera-se que eles foram também instados a alcançar essas parcelas da população que habitavam as áreas mais distantes. Não se pode, contudo, deixar de apontar outros fatores que concorreram para essa situação, tais como a legislação urbana.

Nadia Somekh (1997, p. 20) afirma que “a verticalização de São Paulo, estimulada desde sempre, passa a ser limitada em 1957, e novamente em 1972, através da legislação urbanística.” Se a verticalização e a concomitante densificação foram inibidas, a expansão urbana realizou-se em sentido horizontal. Meyer, Grostein e Biderman (2004, p. 42) indicam que

Entre 1965 e 1974, a área urbanizada no município de São Paulo cresceu 35, 89% ao ano; e na região do ABC paulista 16,25% ao ano. Nas demais direções, a área urbanizada se estendeu de forma descontínua: 6,0% para o oeste (...) e 14% para leste.

Ao mesmo tempo em que a mancha urbana se espalhava, a partir da metrópole, tal qual mancha de óleo, os tradicionais sistemas de transporte sob trilhos não foram providos dos meios necessários para atender a extensão da população que deles poderia se beneficiar, fato atestado pelo fim das linhas de bondes e os baixos investimentos nos trens

metropolitanos. Contraditoriamente, ganhava espaço um projeto de modernização¹⁰⁰ dos transportes sobre trilhos: o metrô. As pesquisas OD, cuja primeira edição foi realizada em 1967 e que nos são tão caras à consecução dessa tese, foram realizadas com vistas a oferecer o suporte técnico necessário à estruturação do novo modal de transporte a ser instalado na cidade. Deak (1999, p. 315) afirma que

O Plano Urbanístico Básico/PUB (1968) propunha uma rede de metrô de 650 km de extensão para, depois da estrada de ferro, rodovias e avenidas, ser o novo elemento estruturador da acessibilidade metropolitana; o Projeto Dermu, por sua vez, preconizava uma malha quadrada, de 4 km de lado, de vias expressas totalizando em torno de 400 km de extensão.

As centenas de quilômetros planejadas nunca chegaram a ser implantadas e, aos 45 anos de idade, a rede metroviária paulistana conta com 58 estações disposta por apenas 65,3 km de linhas férreas distribuídas em cinco linhas diferentes que de forma alguma chegam aos extremos da cidade que sofreu com a vertiginosa expansão urbana (METRÔ, 2007).

Destaca-se também, nesse processo, a formação de significativas áreas vazias, os chamados vazios urbanos, normalmente localizados entre a área de urbanização consolidada e os bairros mais distantes, onde os preços eram menores e a infraestrutura urbana inexistente. Esses espaços intermediários, por se localizarem na extensão das áreas urbanizadas, seriam privilegiados no provimento da infraestrutura urbana e, por conta da localização, valorizar-se-iam ante os bairros mais distantes. Ao analisar esta estratégia, Santos (1994, p. 96) assegura que as cidades

são grandes porque há especulação e vice-versa; há especulação porque há vazios e vice-versa; porque há vazios as cidades são grandes. (...) havendo especulação, há criação mercantil da escassez e o problema do acesso à terra e à habitação se acentua.

Em que pese a nova dimensão exibida pela mancha urbana, a estrutura de transportes ferroviários não aferiu o mesmo ritmo de crescimento e continua a apresentar pequenas linhas férreas em oposição à expansão apresentada pelo modal rodoviário, no qual os ônibus cumprem o papel principal de realizar a movimentação de grandes levas de passageiros.

Assim, a metrópole moderna produzida sob a égide do processo industrialização e de consolidação da urbanização legou uma região metropolitana estendida, cujos horizontes se

¹⁰⁰ Convém lembrar que nos anos 1920 a companhia Light havia proposto a criação de um metrô em São Paulo (ZIONI, 2002).

ampliaram ao sabor de processos que se retroalimentavam como a formação de vazios urbanos e a especulação imobiliária. Com isso os limites entre os municípios se dissolveram em meio à conurbação que ainda se desenvolve, especialmente nos limites entre os outros municípios da RMSP entre si. A título de exemplo, podemos mencionar um caso que podemos acompanhar, na condição de morador de Osasco, nas proximidades do Rodoanel, e que foi tratado por Vicentini (2010): com a abertura do trecho oeste do Rodoanel Mário Covas – estrutura viária criada com o objetivo de interligar as rodovias que servem a metrópole paulistana, evitando a passagem do fluxo rodoviário, especialmente de veículos de transporte de cargas, por dentro da cidade –, Carapicuíba e Osasco fundiram-se em termos de paisagem urbana, com a supressão de uma expressiva área verde que existia numa parte da divisa dos dois municípios, nas proximidades dos atuais bairros Santa Maria e Jardim Tereza.

Meyer (2000, p. 6, grifo nosso) adverte que

a **constante remoção dos limites físicos** é ainda um atributo fundamental na reestruturação da *metrópole contemporânea*. A análise da expansão territorial e da distribuição das atividades do sociedade no interior de espaços constantemente ampliados é, por analogia à etapa anterior, um recurso muito utilizado para acompanhar as suas transformações impulsionadas pela **substituição do modo de desenvolvimento industrial pelo informacional**.

As transformações pelas quais os espaços vão passando não se realizam de maneira homogênea e simultânea: o tempo e o ritmo de transformação são assíncronos. Nesse sentido, no interior da metrópole paulistana convivem condições desiguais de desenvolvimento, em todos os âmbitos da vida social. No sistema de transporte coexistem, por exemplo, o conforto dos automóveis e as carroças puxadas por cavalos, sendo estas últimas apenas residuais.

No que tange à expansão urbana, ainda existem os loteamentos clandestinos que estendem a área urbana com fins especulativos, como aqueles responsáveis pela abertura do bairro Varginha, no extremo sul da cidade de São Paulo; todavia eles não respondem mais pelas práticas majoritárias. Renovam-se e por vezes repetem-se os expedientes de especulação imobiliária, como aqueles levados a cabo por meio da verticalização que agora avança em direção às franjas da metrópole e alguns outros municípios da RMSP. (MARQUES; TORRES, 2005)

Como diz Lencioni (2011d, p.136, grifo nosso),

Estamos vivendo um novo contexto cujo processo dominante é o de metropolização do espaço. Este processo corresponde a um momento mais avançado do processo de

urbanização, sem significar, contudo, que não haja mais o processo de urbanização. Este continua existindo e transformando o território; no entanto, é o processo de metropolização que se constitui numa *determinação histórica* da sociedade contemporânea. Esse processo é expressão de uma nova época, na qual a metrópole se coloca ao mesmo tempo como uma *condição* para a reprodução do capital, um *meio* utilizado para a sua reprodução e, ainda, um *produto* do próprio capital. Isso, num quadro de **profundas alterações na dinâmica do capital imobiliário e financeiro**, como estratégias de renovação da reprodução capitalista.

No afã de compreender os processos que conformam as dimensões atingidas pelas metrópoles contemporâneas, foram empregados diversos termos, tais como “arquipélago urbano”, “cidade dispersa” ou “metrópole sem bordas” (LENCIONI, 2008; MOURA, 2009). Porém mais importante que apontar os termos empregados é destacar os esforços realizados por diversos investigadores no sentido de, a partir da análise dos fenômenos que se desenvolvem em formações socioespaciais específicas, buscar caminhos que explicitem a essência do fenômeno metropolitano contemporâneo.

Um dado apontado por muitos pesquisadores que estudam a cidade de São Paulo, como Lencioni (2006; 2009; 2011b; 2011c; 2011d), Meyer (2000) e Meyer, Grostein e Biderman (2004), é o de que o processo de reestruturação produtiva alterou as condições produtivas da região metropolitana, que ficara historicamente marcada pela indústria e verifica atualmente uma menor participação relativa desse ramo.

Se o protagonismo da metrópole paulistana não se exprime mais pelo papel do setor industrial, é importante salientar que os postos de trabalho existentes nesse setor empregam mais de meio milhão de habitantes apenas na metrópole, o que corresponde a 12% das vagas. E, se ampliarmos a abordagem e enfocarmos a RMSP, esse número se mostra ainda mais imponente, pois 29% da mão de obra empregada encontram-se nesse ramo da atividade econômica, conforme dados da **Relação Anual de Informações Sociais** do Ministério do Trabalho e Emprego (BRASIL, 2011). Na metrópole contemporânea, o setor de serviços é que domina os postos de trabalho, com 82% das vagas e 82,5% do valor adicionado, pois o setor agrícola responde formalmente por apenas 0,11% das vagas existentes (LENCIONI, 2011d).

A mesma autora afirma que em São Paulo concentram-se

os serviços mais avançados do país, a exemplo das maiores empresas de consultoria e auditorias financeiras, e é nessa cidade, como apontamos, que se concentram as maiores empresas de serviço de acesso à Internet. Dentre tantos itens a enumerar, cabe mencionar que São Paulo tem o maior potencial de consumo, o que permite compreender o fato de concentrar o maior número de cinemas, teatros, salas de espetáculos, museus, bares e restaurantes do País. (LENCIONI, 2011d, p.144)

Além desses serviços, a cidade se destaca pela produção científica e pelas universidades nela situadas, bem como pela quantidade de feiras de negócios e exposições; de outro prisma, é também a cidade de São Paulo que sedia as maiores instituições bancárias atuantes no país, as maiores corretoras financeiras, além de abrigar a Bolsa de Valores brasileira (LENCIONI, 2011c; 2011d). Devido a essa condição, Lencioni (2011d, p. 145) afirma que “sem dúvida, essa cidade é, por excelência, o centro da gestão do capital.”

A expressiva atividade relacionada ao setor terciário, que acabamos de apontar, coaduna também com a posição de Meyer (2000, p. 7), para quem

a metrópole contemporânea é ao mesmo tempo uma forma de organização da força de trabalho qualificada, um equipamento científico do desenvolvimento econômico, uma estrutura econômico-financeira, um mercado, um centro global de poder político e um centro de irradiação de conhecimento e cultura.

Em suma, embora as condições que sustentam a condição de metrópole tenham se alterado, São Paulo vem acompanhando as mudanças e assim mantém sua posição de principal metrópole brasileira, mesmo no contexto da reestruturação produtiva pela qual vem passando.

Tabela 6 – Estabelecimentos e empregos formais, por subsetor de atividade econômica

Subsetor de Atividade Econômica	Brasil		Total ESP		Total RMSP		Estado de São Paulo					
							Região Metropolitana de São Paulo					
							Munic. São Paulo		Municípios da RMSP		Interior ESP	
	Estab/os	Empregos	Estab/os	Empregos	Estab/os	Empregos	Estab/os	Empregos	Estab/os	Empregos	Estab/os	Empregos
MSP	3.590.616	46.310.631	959.032	13.412.779	407.954	7.380.405	280.811	5.024.883	127.143	2.355.522	551.078	6.032.374
Extrativa mineral	8.257	231.389	1.004	17.872	194	5.762	85	1.985	109	3.777	810	12.110
Indústria de produtos minerais não metálicos	25.457	436.482	4.759	114.328	1.085	35.407	455	12.932	630	22.475	3.674	78.921
Indústria metalúrgica	44.239	824.240	13.865	319.703	6.512	158.809	3.318	64.230	3.194	94.579	7.353	160.894
Indústria mecânica	22.857	609.245	8.986	284.908	4.057	109.567	2.167	54.281	1.890	55.286	4.929	175.341
Indústria do material elétrico e de comunicações	7.145	304.053	3.125	138.784	1.929	68.681	1.216	31.090	713	37.591	1.196	70.103
Indústria do material de transporte	7.351	606.102	2.650	304.884	1.355	142.111	651	27.554	704	114.557	1.295	162.773
Indústria da madeira e do mobiliário	36.419	479.514	6.089	98.722	2.084	32.087	1.254	12.259	830	19.828	4.005	66.635
Indústria do papel, papelão, editorial e gráfica	26.835	408.132	8.373	173.693	4.910	105.621	3.467	57.336	1.443	48.285	3.463	68.072
Indústria da borracha, fumo, couros, peles, similares, ind. diversas	18.552	327.246	6.315	139.054	3.277	71.881	2.244	30.077	1.033	41.804	3.038	67.173
Ind. química de produtos farmacêuticos, veterinários, perfumaria...	25.793	920.209	10.377	404.152	5.590	211.908	2.755	87.126	2.835	124.782	4.787	192.244
Indústria têxtil do vestuário e artefatos de tecidos	69.661	1.024.960	19.151	301.767	10.644	144.251	8.885	103.040	1.759	41.211	8.507	157.516
Indústria de calçados	10.655	342.218	3.138	54.708	140	2.374	110	1.599	30	775	2.998	52.334
Indústria de produtos alimentícios, bebidas e álcool etílico	59.547	1.831.404	12.978	500.634	4.724	145.197	3.025	92.208	1.699	52.989	8.254	355.437
Serviços industriais de utilidade pública	8.283	412.741	2.144	101.753	657	51.637	391	33.214	266	18.423	1.487	50.116
Indústria em geral	371.051	8.757.935	102.954	2.954.962	47.158	1.285.293	30.023	608.931	17.135	676.362	55.796	1.669.669
Construção civil	183.436	2.750.173	41.665	694.208	17.501	423.336	12.023	310.684	5.478	112.652	24.164	270.872
Comércio varejista	1.299.739	7.388.440	342.868	2.133.971	138.592	1.042.371	90.063	685.067	48.529	357.304	204.276	1.091.600
Comércio atacadista	133.911	1.454.237	39.793	486.431	22.367	308.325	16.953	207.813	5.414	100.512	17.426	178.106
Instituições de crédito, seguros e capitalização	49.217	811.247	15.833	329.447	8.494	242.694	6.280	197.647	2.214	45.047	7.339	86.753
Com. e administração de imóveis, valores mobiliários, serv. técnico...	410.002	4.930.192	126.459	1.813.901	71.492	1.300.295	55.498	952.378	15.994	347.917	54.967	513.606
Transportes e comunicações	166.705	2.507.444	49.115	841.601	21.762	516.323	13.616	320.244	8.146	196.079	27.353	325.278
Serv. de alojamento, alimentação, reparação, manutenção, redação...	400.912	3.913.042	111.660	1.214.238	49.851	698.694	35.392	491.302	14.459	207.392	61.809	515.544
Serviços médicos, odontológicos e veterinários	163.077	1.594.448	44.884	540.749	18.752	314.938	13.874	252.454	4.878	62.484	26.132	225.811
Ensino	67.299	1.616.082	19.276	431.955	9.394	225.181	6.178	164.267	3.216	60.914	9.882	206.774
Administração pública direta e autárquica	16.363	9.103.601	2.067	1.607.225	381	1.009.133	226	828.365	155	180.768	1.686	598.092
Agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal...	328.904	1.483.790	62.458	364.091	2.210	13.822	685	5.731	1.525	8.091	60.248	350.269

Fonte: BRASIL (2011). Adaptado pelo autor.

No novo contexto metropolitano que ainda se gesta, é interessante salientar uma mudança de qualidade na realização dos movimentos pendulares que a literatura acadêmica consagrou. O termo “cidade-dormitório”, utilizado no contexto dos movimentos diários da população que deixava suas cidades e se deslocava para trabalhar na metrópole, em especial nas indústrias, continua válido, mas apresenta diferenças. A primeira delas refere-se ao setor econômico que mais atrai os movimentos pendulares. Outra, associada a esta, é a escolaridade de quem os realiza, que tende a ser superior à de outrora, sendo relevante o número de graduados e pós-graduados que vêm à metrópole paulistana para trabalhar. (CUNHA, 2013)

Por fim, devemos ressaltar os expressivos aumentos apresentados pelos movimentos pendulares com origens externas à própria RMSP, que entre 2000 e 2010 cresceram 212,60%; por outro lado, a migração pendular interna à RMSP cresceu 63,84%, segundo estudo recente publicado por pesquisadores do Núcleo de Estudos da População (Nepo), da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), liderados por Cunha (2013).

A consecução de tais movimentos cotidianamente depende da existência de um conjunto de rodovias que dê suporte a sua realização, o que pode ser verificado na RMSP pelos intensos e diários congestionamentos formados ao longo dos eixos viários que chegam à metrópole; congestionamentos que muitas vezes impactam diretamente as condições de circulação também no interior dos municípios – como no caso de Guarulhos e Osasco – e não apenas nas rodovias que os cortam. De todo modo, a infraestrutura viária é um dos componentes que garantem a integração entre as cidades da RMSP e a metrópole, mas há outras, como a rede de comunicações, por exemplo.

Há que se considerar, portanto, duas categorias de redes que agem em escalas diversas: as topológicas e as topográficas (LENCIONI, 2008). Enquanto as redes topológicas suportam os fluxos imateriais e garantem à metrópole parte das condições para exercer as atividades de gestão do capital, as topográficas viabilizam os fluxos materiais, como os mencionados fluxos rodoviários – e, como já indicado, é cada vez maior o número de pessoas que moram fora da metrópole, seja nos municípios da RMSP seja em outras regiões do estado de São Paulo.

Observa-se, na RMSP, uma nova distribuição populacional, com a metrópole pouco a pouco reduzindo sua participação no total da população do conjunto. Razões como o preço da habitação, a violência urbana e os congestionamentos urbanos são sempre apresentadas como elementos motivadores da mudança para outras cidades. São pessoas que migram em busca da “qualidade de vida” oferecida pelas outras cidades. (FERREIRA, 2013)

Nas palavras de Ferreira (2013)

Muita gente foge em busca de uma condição de vida diferenciada.

Cidades como Barueri, Vinhedo e Jundiaí transformaram sua modalidade mais comum de ocupação de território em condomínios fechados. Praticamente não existe mais cidade, mas uma soma de condomínios, todos com seus muros fechados. Às vezes, os pais vão fazer o esforço de andar 60, 70 quilômetros de carro ou fretado, em nome de viver em uma casa maior, com jardim, de deixar os filhos em uma boa escola. E isso não acontece só aqui.

(...) essa dinâmica fica mais focada em uma população que pode pagar o transporte particular, como o fretado, ou ter um carro. E é essa população que tende a entrar mais nessa dinâmica de movimentação pendular.

A atmosfera vivida em condomínios, como os citados por Ferreira (2013), segundo Lencioni (2011d, p. 140), “é mais a de um clube do que de uma cidade, não sendo propriamente urbana”.

Nesse movimento de afastamento do local de moradia em relação ao trabalho, concorrem aquilo que Henri Lefebvre (2008, p. 34) chamou de novas raridades:

Os bens outrora raros tornam-se abundantes: o pão e os alimentos em geral. Ao contrário, os bens superabundantes tornam-se raros: o espaço, o tempo, o desejo. E depois a água, a terra, a luz. Não se imporá a gestão coletiva das novas raridades? A não ser que se imponha a produção ou re-produção de tudo o que foi a “natureza”...

Assim, o condomínio, seja horizontal ou vertical, recria através do paisagismo os atributos da natureza, além de garantir, pelo fato de ser fechado, a segurança e a “liberdade”. Nesse sentido, retém-se da metrópole apenas aquilo que ela tem de positivo, representado unicamente pelos elementos econômicos, e esquivam-se de seus predicados negativos, tais como a violência e o passivo ambiental, seja aquele representado pela natureza escassa ou pela qualidade do ar, que são teoricamente antagônicas se forem cotejadas aquelas verificadas no interior dos condomínios e as aferidas na metrópole.

Contraditoriamente, por um lado, não se percebe que os problemas ambientais não agem numa única escala; por outro, não se consideram os impactos relacionados aos deslocamentos maiores realizados, que contribuem decisivamente para a não fluidez viária e impactam diretamente as condições de mobilidade cotidiana, representando um acréscimo considerável de tempo, seja para o morador da metrópole que sofre com os congestionamentos, seja para quem vem de fora, haja vista a hora que este precisa sair de casa para chegar ao trabalho.

6 ALGUMAS CARACTERÍSTICAS DA VERTICALIZAÇÃO EM SÃO PAULO NAS DUAS ÚLTIMAS DÉCADAS

Martin

(...)

Uma cidade onde se enxergam milhares e milhares e milhares de edifícios, sem nenhum critério.

Ao lado de um muito alto, há outro muito baixo; ao lado de um racionalista, há um irracional; ao lado de um com estilo francês, há outro com nenhum estilo. Provavelmente essas irregularidades sejam nosso reflexo perfeito. As irregularidades estéticas e éticas. Esses edifícios que se sucedem sem nenhuma lógica demonstram uma total falta de planejamento.

(...)

Os edifícios ficam cada vez menores para dar lugar a novos edifícios, menores ainda. Os apartamentos se dividem em ambientes, desde os magníficos de cinco ambientes, com terraço, *playroom*, área de serviço, piscina até os monoambientes, como caixas de sapatos.

Os edifícios, como quase todas as coisas produzidas pelo homem, estão aí para que possamos nos diferenciar uns dos outros. Tem os da frente e os dos fundos; os andares de baixo e os de cima, os privilegiados são marcados com a letra A, excepcionalmente com a B, quanto mais longe for no alfabeto menor é o nível do apartamento. A vista e a luminosidade são promessas que raramente condizem com a realidade, o que se pode esperar de uma cidade que não se importa com seu rio?

Mariana

(...)

Todos os edifícios, absolutamente todos, possuem uma face inútil, imprestável, que não é nem a fachada frontal e nem a posterior, é a “medianera”. Superfícies enormes, que nos dividem e nos lembram do passar do tempo, a poluição e a sujeira da cidade. As medianeras mostram nosso estado mais miserável, refletem a inconstância, as rachaduras, as soluções temporárias. O lixo que escondemos sob o tapete, pensamos nelas excepcionalmente, quando, violadas pelos intempéries do tempo, deixam infiltrar suas reivindicações.

(...)

Contra toda a opressão que significa viver em caixas de sapatos, existe uma saída, uma fuga, ilegal, como todas as fugas. Em clara contravenção ao código de planejamento urbano, abrem-se minúsculas, irregulares e irresponsáveis janelas que permitem que milagrosos raios de luz iluminem a escuridão em que vivemos.

Gustavo Taretto. **Medianeras**: Buenos Aires da era do amor virtual. Narração.

As falas selecionadas para constituir a epígrafe desta seção são trechos das narrações que abrem o filme **Medianeras** (2011), de Gustavo Taretto. No longa-metragem argentino, a arquitetura portenha é tão protagonista quanto o casal Martin e Mariana, que vivem sozinhos e tristes em seus apartamentos, embora morem no mesmo quarteirão, no centro de Buenos Aires. A “selva de pedra” da capital argentina narrada e retratada no filme nos instigou a refletir mais sobre o processo de verticalização em São Paulo. A narração de Martin, a nosso ver, pode tranquilamente servir para retratar o que vem ocorrendo em São Paulo.

A verticalização no Brasil não é um processo recente. Somekh (1997), por exemplo, analisou seu desenvolvimento ao longo das primeiras décadas do século XX na cidade de São Paulo. Fischer (1994), por sua vez, estudou suas características na cidade do Rio de Janeiro, na época em que era capital federal. Não se trata, portanto, de enfocar um fenômeno novo, mas de avaliar os novos conteúdos desse fenômeno, tais como a amplitude espacial que o processo apresenta na atualidade, os mecanismos financeiros que guiam sua produção e o impacto potencial dessas construções nas condições de circulação das vias da cidade, ocasionando o que chamamos de efeitos cumulativos que, por sua vez, dificultam a realização da mobilidade cotidiana.

6.1 OS NOVOS MECANISMOS DE FINANCIAMENTO E A AMPLITUDE ESPACIAL DO PROCESSO DE VERTICALIZAÇÃO EM SÃO PAULO

Nas últimas duas décadas, especialmente na última, o processo de verticalização intensificou-se, não apenas do ponto de vista quantitativo, ou seja, do número de construções, mas também qualitativo, no sentido de difusão espacial. O que implica apreender as direções dos vetores de expansão da verticalização em direção às diversas áreas da cidade de São Paulo, muitas das quais no passado recebiam pouca atenção dessa fração do mercado imobiliário.

No final dos anos 1960, Langenbuch (1968, p. 273) nos indicava os horizontes apresentados pelo processo de verticalização:

A compactação da cidade se verifica, por um lado, através de acentuado crescimento vertical no centro e em vários bairros próximos: Santa Ifigênia, Campos Elísios, Santa Cecília, Vila Buarque, Higienópolis, Consolação, Vila América, Paraíso, Liberdade, Aclimação e em menor escala em outros: Vila Mariana, Cambuci, Brás, mas abrangendo mesmo bairros afastados, entre os quais se destacam aqueles cujas porções centrais se estruturaram em “sub-centros”: Santana, Penha, Pinheiros e Lapa.

O excerto de Langenbuch (1968) enfatiza a localização da área onde se concentrava o processo de verticalização, fundamentalmente bairros situados na região central da cidade de São Paulo. Por que diversas áreas da cidade de São Paulo antes ignoradas pelos promotores do mercado imobiliário, especialmente em padrão vertical, tornaram-se alvos de fortes investimentos nas últimas décadas? Uma primeira resposta relaciona-se ao preço da terra, que

tende a ser mais alto nas regiões centrais e mais estruturadas, e mais barato nas áreas mais longínquas da cidade.

E qual a relação entre a atual verticalização e a crise da mobilidade cotidiana? Essa pergunta é pertinente quando se sabe que tal processo possibilita o adensamento da ocupação e uso do solo, contribuindo, em tese, para a redução das distâncias a serem percorridas nos deslocamentos cotidianos – o que seria contrário a uma crise de mobilidade.

A verticalização em si não gera problemas à realização da mobilidade cotidiana, mas algumas características sociais – relacionadas ao papel simbólico, acesso ao bem e uso dos carros – e urbanas da cidade de São Paulo – tais como a estrutura viária e as condições da rede de transportes –, associadas ao modo como o processo de verticalização aqui se desenvolveu, acabam contribuindo de modo mais decisivo para a crise da circulação e da mobilidade, que ora se evidencia.

Para apreender as características da verticalização em São Paulo nos últimos anos, foram fundamentais os trabalhos de Martins (2006) e Pádua (2007, 2012), além dos dados que subsidiam o material cartográfico por nós produzido. A verticalização nos interessa por ter se espreado pela cidade nos últimos anos. Assim, extensas áreas que se encontravam vazias foram compradas por incorporadoras, tanto em locais próximos como distantes das áreas centrais – por exemplo, Vila Leopoldina, Lapa e Jaguaré, ou Jurubatuba, Cidade Ademar e Granja Julieta.

O escopo das aquisições de terrenos varia em função dos lugares: em alguns bairros destaca-se a aquisição de áreas desocupadas ou de uso residencial horizontal tradicional – algumas áreas pertencentes às subprefeituras da Lapa e de Pinheiros assistiram a esse tipo de incorporação.

Em outras áreas da subprefeitura da Lapa, especialmente aquelas próximo à linha férrea da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), e em extensas áreas das subprefeituras do Ipiranga, Cidade Ademar e Santo Amaro, os alvos preferenciais foram os terrenos outrora utilizados em instalações fabris, armazéns, galpões e outras construções que ocupavam extensas áreas e foram desativadas em meio à reestruturação da atividade produtiva na metrópole. Esses terrenos tornaram-se alvos potenciais para compor os bancos de terras e para a produção imobiliária, especialmente a vertical. Um fator envolvido nesses casos é o preço da terra, que passa a apresentar variação positiva, formalizando o conhecido processo de especulação imobiliária.

Acreditamos que a abrangência espacial apresentada pelo processo de verticalização nas últimas décadas na cidade de São Paulo apresenta correspondência apenas parcial com a

dinâmica habitacional, cujos déficits são conhecidos. Isso por que boa parte dos lançamentos verticais, por conta do preço de comercialização, não se dirige às camadas mais afetadas pelo déficit habitacional.

Nesse sentido, acreditamos que uma parte dessa produção imobiliária responde às políticas públicas que estimularam o consumo de bens duráveis, mas outra fração responde aos desígnios do mercado financeiro, no qual muitas empresas do setor foram captar recursos e cuja lógica demanda a apresentação de números que respaldem um processo futuro de remuneração do capital investido, não obstante se verifique, em diversos casos, a falibilidade dessa estrutura de negócios.

Observando a distribuição e a abrangência espacial dos lançamentos residenciais verticais nas últimas duas décadas, notamos que a verticalização, historicamente mais concentrada na região central e no chamado vetor sudoeste da cidade, onde vivem algumas das parcelas mais abastada de sua população, passou a se desenvolver fortemente em outras regiões.

Nesse processo de espraiamento, há diferentes lógicas envolvidas, muitas vezes implicadas e justapostas umas às outras. Decerto, os interesses de proprietários e incorporadores, por exemplo, chocam-se em diversas circunstâncias, e não coincidem, por sua vez, com os interesses dos consumidores e órgãos reguladores; porém não cremos que todos os agentes envolvidos na promoção imobiliária ajam da mesma forma, embora estejam imersos no mesmo processo.

Mapa 8 - Verticalização: Lançamentos residenciais (1992-2011)

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/
Departamento de Estatística e Produção de Informação – Dipro;
Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio – Embrasep
Departamento de Estatística e Produção de Informação (DIPRO)
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU)

Elaboração: André S. B. Souza
Organização Cartográfica: Ewerton Talpo, Julho de 2013

Projeção UTM
Fuso 23° S
Datum: South American 1969

Escala
0 2 4 8 Km

O espaço, como afirma CARLOS (2011, p. 23), “se define (em seu conteúdo social e histórico) como uma das produções da civilização (nunca acabada, como ela).” Nessa perspectiva, o espaço é interpretado não apenas como um produto finalizado, mas como um construto social em processo permanente de (re)construção, portanto é produto, mas é também meio e condição para a reprodução das relações sociais.

Como diz LEFEBVRE (2008, p. 45),

O espaço, ao mesmo tempo funcional e instrumental, vincula-se à reprodução da força de trabalho pelo consumo. Pode-se dizer que ele é o meio e o modo, ao mesmo tempo, de uma organização do consumo no quadro da sociedade neocapitalista, isto é da sociedade burocrática de consumo dirigido. Em verdade, a aparente finalidade da sociedade, o consumo, se define pela reprodução da força de trabalho, ou seja, das condições de trabalho produtivo. As cidades seriam tão-somente unidades de consumo correlatas às grandes unidades de produção.

Os adjetivos funcionam gramaticalmente para qualificar, mas de uma perspectiva social e econômica servem à execução de estratégias comerciais. No contexto do espaço urbano paulistano, esses rótulos, especialmente os de acepção negativa, servem de mote às intervenções de renovação urbana, visam a “requalificar” áreas; por outro lado, aqueles de conotação positiva são utilizados, por exemplo, pelos promotores imobiliários para qualificar os empreendimentos, uma estratégia de *marketing* que se vale desses rótulos, mesmo nas fases iniciais do empreendimento. Não é incomum verificarmos a associação de um empreendimento à área mais nobre ou à que mais cresce, por exemplo. Em suma, a valorização espacial decorre das atividades que a sociedade ali desenvolve.

Compreendemos que, uma vez colocadas em prática, as estratégias alteram a trama das localizações, valorizando e desvalorizando os lugares ao longo do tempo. Nesse sentido, é necessário compreender a cidade não como produto, mas como “em construção”, através da execução simultânea de diversos processos, de natureza pública ou privada, que muitas vezes são contraditórios e envolvem interesses diferentes e divergentes no que diz respeito aos agentes que nela vivem e interagem, mediados pelo poder estatal.

Dentre as atividades relacionadas à produção da cidade, uma das mais representativas é a da produção imobiliária. Desenvolvem-se no interior desse segmento diversas lógicas cujas características não nos permitem traçar com precisão as estratégias de cada agente, mesmo porque as ações não se desenvolvem isoladamente, uma tendo ressonância em outras e desencadeando ainda outras, que também interagem mutuamente. Isso torna complexa a dissecação, por exemplo, da divisão dos dividendos pagos na forma de lucros, juros e rendas

para cada agente do capital. Essas remunerações se diluem e se misturam, dificultando a realização de uma análise mais fina; compreende-se, porém que elas existem e são pagas, em última análise, por meio da exploração da mais-valia extraída da força de trabalho.

A produção imobiliária de padrão vertical demanda grande capital inicial. Isso porque, assim como a indústria automobilística, também a construção civil envolve diversos setores da cadeia produtiva. São necessários, por exemplo, recursos para a aquisição do terreno, para a compra dos materiais de construção, para a contratação da mão de obra, tanto a menos especializada quanto a mais qualificada etc. Lefebvre (1999, p.119, grifo nosso) diz que

O investimento no imobiliário e nas construções **privadas e públicas** (na produção do espaço) se revela proveitoso porque essa produção ainda comporta, e comportará por muito tempo, uma proporção superior de *capital variável* em relação ao *capital constante*. E isso apesar dos investimentos consideráveis e dos progressos técnicos. As terraplanagens e trabalhos de construção civil ocupam uma numerosa mão-de-obra (e sobretudo mão-de-obra dita “estrangeira”)¹⁰¹.

Ainda que se possam agregar todos os momentos e tomá-los como produtos únicos sintetizados nos apartamentos, os diferentes componentes da produção imobiliária tornam complexo o tempo de giro do capital no setor imobiliário, isso porque ele envolve temporalidades distintas no mesmo processo.

Considerando essas ponderações, a argumentação que desenvolveremos pautar-se-á mais pela lógica dos grandes movimentos do capital imobiliário, sem atentar ao funcionamento detalhado e específico das engrenagens que movem o sistema de crédito ao setor imobiliário. Em linhas gerais, é possível falar de dois marcos regulatórios no tocante à creditização desse segmento: um primeiro, implantado nos anos 1960 com a criação do Sistema Financeiro da Habitação (SFH); e outro, cerca de três décadas depois, com o advento do Sistema Financeiro Imobiliário (SFI). É sobre os mecanismos concernentes a este último sistema que recai nossa atenção.

No Brasil, o primeiro momento em que se implementa um importante mecanismo de financiamento imobiliário foi a partir de 1964, com a criação de um mecanismo público de financiamento da produção imobiliária. Souza (1994, p. 83) afirma que

¹⁰¹ O autor se refere mais especificamente a processos observados na França; no caso de São Paulo, poder-se-ia trocar o termo “estrangeiro” por “nordestina”, considerando-se que, historicamente, um conjunto relevante da mão de obra empregada nos serviços menos qualificados da construção civil é oriunda da região Nordeste do Brasil.

A partir da década de 60, o Estado assume definitivamente a tutela da construção civil no Brasil em quase todos os subsetores, desde a construção pesada para provimento da infraestrutura necessária à reprodução do capital, numa época de forte crescimento econômico até o amparo às edificações, que recebeu grande impulso com o Plano Nacional da Habitação (PNH), dinamizado somente a partir da instituição do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimos (SBPE).

Maricato (2000, p. 23), por sua vez, indica que não apenas foram realizados investimentos no setor imobiliário, como também houve uma mudança quanto à tipologia do mobiliário urbano a ser promovida:

É com o Banco Nacional da Habitação integrado ao Sistema Financeiro da Habitação, criados pelo regime militar a partir de 1964, que as cidades brasileiras passam a ocupar o centro de uma política destinada a mudar seu padrão de produção. A drenagem de recursos financeiros para o mercado habitacional, em escala nunca vista no país, ocasiona a mudança no perfil das grandes cidades, com a verticalização promovida pelos edifícios de apartamentos. A introdução do apartamento como principal forma de moradia da classe média tem início na década de 40, em Copacabana, no Rio de Janeiro. Mas é com a implementação do SFH – Sistema Financeiro da Habitação –, em 1964, que o mercado de promoção imobiliária privada, baseado no edifício de apartamentos, consolida-se por meio de uma explosão imobiliária. Além da imagem das cidades, mudam também o mercado fundiário e vários aspectos da cadeia produtiva (que, apesar disso, não abandona suas características de atraso em relação ao processo de trabalho).

Na esteira do Plano Nacional da Habitação foi criado também o SFH e o Banco Nacional da Habitação (BNH). Em conjunto, essas instituições visavam a fornecer o financiamento necessário à produção imobiliária destinada às camadas da população que dispunham de menor rendimento. Nesse sentido, o Estado se fazia presente em duas etapas do processo: tanto no financiamento da produção quanto no do consumo.

Nesse duplo exercício, ele precisou investir vultosas quantias para a manutenção do sistema que, gradativamente, foi se tornando deficitário e acabou reafirmando as desigualdades sociais também na produção do espaço urbano.

O déficit acumulado no SFH constituiu um problema, pois, para permanecer economicamente saudável, um sistema de financiamento precisa manter baixos índices de inadimplência, fato que não se verificou na sociedade brasileira, que ainda apresenta uma grande concentração de rendimentos em determinadas parcelas da sociedade. Desse modo, gradativamente os aportes de financiamento provenientes do SFH foram tolhidos às classes mais pobres e passaram a fluir às classes média e alta, que tinham orçamento solvável para manter o sistema adimplente. Assim,

A atividade produtiva imobiliária não subjugou as atividades especulativas, como ocorreu nos países centrais do capitalismo. O mercado não se abriu para a maior parte da população que buscava moradia nas cidades. Ele deu absoluta prioridade às **classes médias e altas**. (MARICATO, 2000, p. 23 grifo nosso)

O diagnóstico de Souza (1994, p. 141, grifo nosso), ao analisar o perfil dos lançamentos no ano de 1986, foi o de que havia “(...) uma clara resposta da produção imobiliária ao seu mercado, dominado pelas classes de **média e alta renda**”.

Se àquele momento era possível circunscrever as áreas da metrópole nas quais esse processo se desenvolvia com mais força, as duas últimas décadas trataram de desfazer essas linhas, pois os agentes do capital imobiliário passaram a produzir em diversos pontos da cidade.

Outra mudança importante tange ao financiamento, pois o ano de 1986 demarca o fim do BNH. Uma década depois, o cenário regulatório mudou e, ao longo da segunda metade dos anos 1990, o processo de verticalização em São Paulo começou a ganhar novas dimensões; para tanto, o Estado foi fundamental, pois alterou as normas no tocante à captação de recursos e financiamento da produção imobiliária.

Diversos pesquisadores, como Vendrossi (2002), Botelho (2007a; 2007b), Sanfelici (2009) e Martins (2009; 2011), apontam que a desregulamentação, atinente ao pensamento neoliberal, implantada no Brasil permitiu a criação de um conjunto de novos instrumentos de financeirização do setor imobiliário, que em consonância com as políticas de estímulo à construção habitacional e ao histórico déficit habitacional ajudam a explicar a difusão do processo de verticalização.

Foi principalmente ao longo do governo Fernando Henrique Cardoso que se alteraram as condições de financiamento imobiliário, com a criação do SFI¹⁰². Segundo Vendrossi (2002, p. 19),

Em resumo, o SFI busca primordialmente a desregulamentação, no sentido de não-intervenção estatal e a flexibilização dos financiamentos imobiliários, permitindo que os mesmos sejam feitos em condições de mercado e, portanto, o próprio mercado investidor seja o grande provedor de recursos.

¹⁰² Como em todo financiamento, o bem só passa a ser de propriedade do comprador após a amortização da dívida contraída. Porém, no bojo do SFI há uma alteração fundamental da questão da propriedade do imóvel, trata-se do instrumento de alienação fiduciária em detrimento do sistema de hipotecas. Nesse novo sistema, a possibilidade de recuperação do bem por parte da financiadora é feito de modo muito mais ágil que no sistema hipotecário. Assim, mesmo em curtos períodos de inadimplência, a instituição financiadora pode recuperar os imóveis para amortizar, mesmo que apenas parcialmente, o financiamento realizado.

Discutindo o contexto do financiamento à habitação, Botelho (2007b, p. 14, grifo nosso) destaca que atualmente

Praticamente todas as camadas de **renda da população**, em maior ou menor intensidade, materializando-se através de mecanismos mais sofisticados (como a criação dos Fundos de Investimento Imobiliário e dos Certificados de Recebíveis Imobiliários), passando pelas distintas formas de autofinanciamento e provisão estatais, até o outro extremo, representado pela inexistência de financiamento e provisão de moradias para a grande maioria da população.

A criação do SFI engendrou também a possibilidade de realizar a securitização dos imóveis através das Companhias Secutizadoras de Créditos Imobiliários. Esse é um expediente importante no que tange ao financiamento do imobiliário, pois os Certificados de Recebíveis Imobiliários (CRI) – títulos negociados em bolsa – possibilitam a redução do tempo para a realização dos investimentos.

Para Botelho (2007a, p. 29),

O mecanismo da securitização amplia as possibilidades de captação de recursos e acesso a financiamento aos “originadores” desses créditos (as incorporadoras, construtoras, etc.), dando-lhes acesso direto ao mercado de capitais e reduzindo, teoricamente, os custos e riscos da captação de recursos financeiros. A securitização também possibilitaria uma aceleração do tempo de giro do capital das empresas, através de transformação dos direitos a receber pela venda dos imóveis a prazo em títulos vendidos à vista. Dessa forma, a incorporadora não necessita esperar pelo vencimento da dívida dos mutuários para recuperar o capital investido.

Esse é um expediente fundamental na nova arquitetura de financiamento, pois permite às companhias a possibilidade de alavancar fundos para a realização de novos investimentos. Assim, quando a securitização é realizada, cria-se uma nova entidade independente da incorporadora para administrar os títulos colocados à disposição no mercado. Desse modo, os títulos emitidos estariam seguros, mesmo num caso extremo, como a falência da incorporadora emitente. Conforme Botelho (2007a, p. 46),

Considerando que os investidores em títulos imobiliários securitizados têm como grande interesse a qualidade dos recebíveis e do ativo originado, é essencial que os ativos negociados sejam separados da estrutura jurídica do “originador”, evitando que o eventual fracasso da instituição emitente prejudique os direitos dos investidores nos títulos que adquiriram sobre o ativo securitizado. Assim, os títulos são gerados por uma entidade legal, criada exclusivamente para suportar a operação de securitização. Essas entidades são as Sociedades de Propósito Específico (SPE).

Assim, houve mudança nos mecanismos de garantias dos financiamentos, com a adoção quase plena no mercado do sistema de alienação fiduciária, cujo processo de retenção

e resgate do bem em favor da financeira é mais ágil, em detrimento do sistema de hipotecas. Esses dois procedimentos visam, em suma, à proteção do capital, resguardando aos investidores a máxima possibilidade de recuperação dos investimentos realizados ante os riscos plenamente conhecidos nesse tipo de negócio.

Nesse contexto de transformação dos mecanismos de financiamento, merecem destaque também os Fundos de Investimento Imobiliário (FII), que são compostos por títulos emitidos no mercado de ações com o objetivo de realizar um empreendimento imobiliário. Muitos dos edifícios corporativos, *shoppings centers* e centros de logística que se espalham pelas cidades são construídos com capitais provenientes desse tipo de financiamento. Todavia, tanto os FII como os CRI são utilizados também na construção de imóveis em áreas residenciais nobres da cidade. Em síntese, essas duas formas de financiamento são mais comuns em empreendimentos imobiliários que envolvem cifras mais altas.

Outro mecanismo de financiamento ao segmento imobiliário é a abertura do capital das empresas do setor na bolsa de valores. Esse modelo começou a ser empregado na segunda metade da década de 2000, especialmente após 2005, quando diversas empresas do setor imobiliário fizeram suas *Initial Public Offering* (IPO, na sigla em inglês), ou Ofertas Públicas de Ações. Segundo Tavares (2008, p. 34) “Onze empresas emitiram ações no período de 2005 a março de 2007 – Brascan, Company, Camargo Corrêa, Cyrella, Even, Gafisa, Klabin Segall, PDG Realty, Rodobens, Rossi e Tecnisa.”

Um dado importante é que, ao abrir seu capital no mercado financeiro, essas empresas passam a assumir os pressupostos que guiam o capital nessa esfera econômica, tendo de estabelecer meios para efetivar o retorno aos investimentos realizados em suas ações. Como nesse segmento o cerne do negócio é a produção imobiliária, é importante a formação de um banco de terras por meio da aquisição de terrenos passíveis de serem transformados em imóveis que, uma vez negociados, podem assegurar retorno aos acionistas em relação ao capital investido.

Em reportagem de 2012, a repórter Naiana Oscar (grifo nosso) afirma que até 2007

Foi a fase do oba-oba, quando empreendedores como Elie Horn, da Cyrela, e Rubens Menin, da MRV entraram para a lista dos homens mais ricos do país no momento em que suas empresas dobraram de tamanho. **Levaria alguns anos para que se constatasse que, para agradar aos investidores, as construtoras haviam entrado num período de crescimento descontrolado** – que, logo, cobraria sua fatura. “Esquecemos os fundamentos do negócio para fazer a vontade dos acionistas”, diz Jorge Cury Neto, um dos fundadores da Trisul – cujo valor de mercado é 70% inferior ao da data da IPO, em 2007.

Um dos procedimentos realizados para impulsionar esse “crescimento descontrolado” foi a criação dos chamados bancos de terras que, em tese, garante às empresas do setor a existência de terrenos economicamente viáveis para a realização de empreendimentos futuros. Como corolário, ocorreu uma ampla especulação imobiliária nos terrenos passíveis de serem incorporados aos bancos de terras. Realizando uma leitura crítica desse modelo, Martins (2009, p. 5) afirma que

Um fato importante diante deste quadro de expansão foi a criação dos bancos de terras pelas incorporadoras em muitas áreas urbanas do país, elevando os preços da terra e implicando uma escala de produção urbana necessária para assegurar os rendimentos e ritmos financeiros.

Acreditamos que esses três modelos de captação de recursos (IPO, FII e CRI) – todos surgidos em âmbito nacional na esteira das desregulamentações, promovidas com o avanço do neoliberalismo no país, associadas ao crédito imobiliário, disponibilizado pelos bancos comerciais – fomentaram e potencializaram o processo de produção imobiliária dispersa por diversos bairros da cidade de São Paulo nas últimas décadas.

Assim, as regiões-alvo de investimento para a verticalização ampliaram-se para além das áreas tradicionais, e outros bairros que ainda apresentavam condições para esse tipo de produto apresentaram uma grande quantidade de lançamentos. Nessa conjuntura, a verticalização se espalhou por diversos bairros da cidade de São Paulo.

Não obstante os elevados custos envolvidos na produção e no financiamento do setor imobiliário, gradativamente, graças às mudanças realizadas nos mecanismos regulatórios, esse tipo de imóvel passou a ser produzido e consumido em todos os quadrantes da cidade.

Observando-se a distribuição dos lançamentos verticais residenciais e dos lançamentos verticais comerciais, nota-se uma diferença expressiva quanto à localização dessas duas modalidades.

Enquanto a verticalização com fins residenciais se espalhou pela cidade, aquela voltada às atividades comerciais seguiu o padrão tradicional, concentrando-se na área central e no quadrante sudoeste da cidade. Neste caso, a subprefeitura de Pinheiros é o destaque, pois os distritos que a compõem apresentam a maior quantidade de unidades construídas e terrenos consumidos para esta finalidade ao longo das últimas décadas; em seguida aparecem as subprefeituras da Vila Mariana, Lapa, Sé e Santo Amaro.

Mapa 9 - Verticalização: Lançamentos Totais (1992-2011)

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/
Departamento de Estatística e Produção de Informação – Dipro;
Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio – Embrasep
Departamento de Estatística e Produção de Informação (DIPRO)
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU)

Elaboração: André S. B. Souza
Organização Cartográfica: Ewerton Talpo, Julho de 2013

Projeção UTM
Fuso 23° S
Datum: South American 1969

Escala
0 2 4 8 Km

6.2 EXTENSÃO TERRITORIAL DA VERTICALIZAÇÃO, AS VAGAS DE GARAGEM E O ESTRANGULAMENTO DO FLUXO VIÁRIO.

As subprefeituras da Sé, Pinheiros, Lapa e Vila Mariana, Santo Amaro, Mooca, Butantã e Ipiranga compõem a área que concentra a maior parte dos empregos existentes na cidade de São Paulo (ver mapa 6), bem como estão entre as líderes em número de prédios construídos no período analisado (ver mapas 7 e 8).

É, precisamente, no interior da área formada por essas subprefeituras que se situa o polígono constituinte da zona do rodízio municipal de veículos. Instituída em 1997, essa política de restrição à circulação, embora forjada sob a insígnia da melhoria da qualidade do ar na cidade, logo foi institucionalizada com fins de reduzir os congestionamentos que então grassavam com mais ímpeto apenas nessa área da cidade, cujas vias não suportavam o volume de veículos circulando nos horários de pico.

Ao grande número de veículos que aflui para a zona do rodízio, juntam-se os veículos autóctones que ali circulam, tornando críticas as condições para a circulação viária nessa área. Nesse contexto, a verticalização é um processo gerador de trânsito por conta do potencial que esses empreendimentos possuem de concentrar carros. É importante considerar que a legislação em vigor na cidade de São Paulo estabelece a obrigatoriedade da construção de garagens nos prédios que estão sendo construídos (SÃO PAULO, 1992; 2005).

Embora seja temerário fazer uma ligação direta entre verticalização e ocorrência de congestionamentos, em São Paulo há uma correlação positiva entre um fenômeno e outro na maior parte da cidade e, em particular, nas subprefeituras mencionadas acima.

Em reportagem publicada em 2011, quando 21 dos 96 distritos da capital haviam esgotado o estoque de outorga onerosa (ver tabela 6 e mapa 5), encontramos um depoimento que traduz um pouco essa situação:

O microempresário Eugenio Carrer, de 50 anos, por exemplo, vive há seis na Vila Leopoldina, na zona oeste, bairro que, na última década, passou por forte verticalização. “De manhã, lá pelas 7 h, os portões dos prédios vivem praticamente abertos, de tanto carro saindo. E o trânsito fica ruim porque as ruas são estreitas.” (VALLE; DANTAS, 2011)

Tabela 7 – Estoque residencial em São Paulo, por subprefeituras e distritos (2007 e 2011)

Unidades Territoriais	Limite Máx.	2007	% comprometido	2011	% comprometido
Aricanduva/Formosa/Carrão	280.000	55.893	20%	271.086	96,8%
Aricanduva	30.000	1.790	6%	29.999	100,0%
Carrão	100.000	34.587	35%	91.771	91,8%
Vila Formosa	150.000	19.516	13%	149.316	99,5%
Butantã	390.000	46.229	12%	122.846	31,5%
Butantã	100.000	932	1%	7.432	7,4%
Morumbi	30.000	12.120	40%	29.998	100,0%
Raposo Tavares	Não se aplica				
Rio Pequeno	60.000	26.868	45%	40.328	67,2%
Vila Sônia	200.000	6.309	3%	45.088	22,5%
Campo Limpo	320.000	68.063	21%	234.491	73,3%
Campo Limpo	50.000	154	0%	986	2,0%
Capão Redondo	20.000	-	0%	18.979	94,9%
Vila Andrade	250.000	67.909	27%	214.526	85,8%
Capela do Socorro	47.000	938	2%	6.703	14,3%
Cidade Dutra	25.000	-	0%	3.525	14,1%
Grajaú	Não se aplica				
Socorro	22.000	938	4,3%	3.178	14,4%
Casa Verde/Cachoeirinha	100.000	20.302	20,3%	45.662	45,7%
Cachoeirinha	35.000	2.402	6,9%	9.324	26,6%
Casa Verde	50.000	5.655	11,3%	21.340	42,7%
Limão	15.000	12.245	81,6%	14.998	100,0%
Cidade Ademar	45.000	11	0,0%	19.839	44,1%
Cidade Ademar	35.000	11	0,0%	19.642	56,1%
Pedreira	10.000	-	0,0%	197	2,0%
Cidade Tiradentes	9.000	-	0,0%	-	0,0%
Cidade Tiradentes	9.000	-	0,0%	-	0,0%
Ermelino Matarazzo	30.000	2.582	8,6%	4.249	14,2%
Ermelino Matarazzo	15.000	772	5,1%	2.471	16,5%
Ponte Rasa	15.000	1.810	12,1%	1.778	11,9%
Freguesia/Brasilândia	115.000	2.746	2,4%	20.286	17,6%
Brasilândia	15.000	46	0,3%	2.111	14,1%
Freguesia do Ó	100.000	2.700	2,7%	18.175	18,2%
Guaianases	55.000	522	0,9%	522	0,9%
Guaianases	50.000	522	1,0%	522	1,0%
Lajeado	5.000	-	0,0%	-	0,0%
Ipiranga	340.000	125.819	37,0%	339.979	100,0%
Cursino	110.000	44.055	40,1%	109.984	100,0%
Ipiranga	110.000	50.880	46,3%	109.995	100,0%
Sacomã	120.000	30.884	25,7%	120.000	100,0%
Itaim Paulista	75.000	1.000	1,3%	6.122	8,2%
Itaim Paulista	60.000	-	0,0%	5.311	8,9%
Vila Curuçá	15.000	1.000	6,7%	811	5,4%
Itaquera	215.000	639	0,3%	7.282	3,4%
Cidade Líder	25.000	-	0,0%	3.889	15,6%
Itaquera	100.000	639	0,6%	3.393	3,4%
José Bonifácio	80.000	-	0,0%	-	0,0%
Parque do Carmo	10.000	-	0,0%	0	0,0%
Jabaquara	170.000	17.210	10,1%	36.952	21,7%
Jabaquara	170.000	17.210	10,1%	36.952	21,7%
Jaçanã/Tremembé	20.000	4.299	21,5%	10.938	54,7%
Jaçanã	15.000	4.299	28,7%	9.472	63,1%
Tremembé	5.000	-	0,0%	1.466	29,3%
Lapa	637.000	186.747	29,3%	405.017	63,6%
Barra Funda	100.000	-	0,0%	18.695	18,7%
Jaguara	10.000	-	0,0%	7	0,1%
Jaguapé	32.000	9.049	28,3%	31.999	100,0%
Lapa	75.000	47.276	63,0%	74.965	100,0%
Perdizes	230.000	53.517	23,3%	90.191	39,2%
Vila Leopoldina	190.000	76.905	40,5%	189.160	99,6%
M'Boi Mirim	85.000	4.180	4,9%	8.666	10,2%
Jardim Ângela	5.000	-	0,0%	-	0,0%
Jardim São Luís	80.000	4.180	5,2%	8.666	10,8%

Mooca	830.000	120.857	14,6%	460.231	55,4%
Água Rasa	100.000	30.705	30,7%	99.999	100,0%
Belém	50.000	17.039	34,1%	49.998	100,0%
Brás	90.000	-	0,0%	0	0,0%
Moóca	160.000	42.706	26,7%	159.999	100,0%
Pari	80.000	-	0,0%	10.116	12,6%
Tatuapé	350.000	30.407	8,7%	140.119	40,0%
Parelheiros					
Marsilac	Não se aplica				
Parelheiros	Não se aplica				
Penha	290.000	21.938	7,6%	28.821	9,9%
Artur Alvim	20.000	-	0,0%	-	0,0%
Cangaíba	60.000	-	0,0%	0	0,0%
Penha	150.000	1.607	1,1%	5.662	3,8%
Vila Matilde	60.000	20.331	33,9%	23.159	38,6%
Perus	10.000	-	0,0%	-	0,0%
Anhanguera	Não se aplica				
Perus	10.000	-	0,0%	-	0,0%
Pinheiros	395.000	39.855	10,1%	63.885	16,2%
Alto de Pinheiros	45.000	3.650	8,1%	3.650	8,1%
Itaim Bibi	170.000	9.857	5,8%	14.978	8,8%
Jardim Paulista	60.000	22.985	38,3%	32.448	54,1%
Pinheiros	120.000	3.363	2,8%	12.809	10,7%
Pirituba	136.000	10.063	7,4%	39.030	28,7%
Jaraguá	16.000	1.849	11,6%	15.999	100,0%
Pirituba	60.000	3.673	6,1%	10.810	18,0%
São Domingos	60.000	4.541	7,6%	12.221	20,4%
Santana/Tucuruvi	350.000	46.981	13,4%	157.011	44,9%
Mandaqui	90.000	17.739	19,7%	29.527	32,8%
Santana	190.000	19.462	10,2%	82.545	43,4%
Tucuruvi	70.000	9.780	14,0%	44.939	64,2%
Santo Amaro	480.000	130.271	27,1%	267.305	55,7%
Campo Belo	100.000	2.111	2,1%	15.049	15,0%
Campo Grande	130.000	101.157	77,8%	126.917	97,6%
Santo Amaro	250.000	27.003	10,8%	125.339	50,1%
São Mateus	47.000	20.214	43,0%	24.353	51,8%
Iguatemi	4.000	-	0,0%	-	0,0%
São Mateus	40.000	20.214	50,5%	24.353	60,9%
São Rafael	3.000	-	0,0%	-	0,0%
São Miguel	54.000	-	0,0%	285	0,5%
Jardim Helena	12.000	-	0,0%	-	0,0%
São Miguel	40.000	-	0,0%	-	0,0%
Vila Jacuí	2.000	-	0,0%	285	14,2%
Sé	347.000	94.781	27,3%	204.867	59,0%
Bela Vista	50.000	11.592	23,2%	49.973	99,9%
Bom Retiro	40.000	2.360	5,9%	38.096	95,2%
Cambuci	20.000	19.999	100,0%	19.999	100,0%
Consolação	80.000	20.611	25,8%	40.941	51,2%
Liberdade	25.000	24.591	98,4%	24.951	99,8%
República	20.000	-	0,0%	0	0,0%
Santa Cecília	90.000	15.628	17,4%	30.907	34,3%
Sé	22.000	-	0,0%	-	0,0%
Vila Maria/Vila Guilherme	145.000	43.230	29,8%	43.230	29,8%
Vila Guilherme	40.000	30.927	77,3%	30.927	77,3%
Vila Maria	80.000	12.303	15,4%	12.303	15,4%
Vila Medeiros	25.000	-	0,0%	0	0,0%
Vila Mariana	660.000	140.548	21,3%	140.548	21,3%
Moema	190.000	28.688	15,1%	28.688	15,1%
Saúde	270.000	39.015	14,5%	39.015	14,5%
Vila Mariana	200.000	72.845	36,4%	72.845	36,4%
Vila Prudente/Sapopemba	206.000	31.593	15,3%	31.593	15,3%
São Lucas	100.000	17.469	17,5%	17.469	17,5%
Sapopemba	16.000	-	0,0%	-	0,0%
Vila Prudente	90.000	14.124	15,7%	14.124	15,7%

Fonte: São Paulo - Município (s.d.)b). Elaborado pelo autor.

Mapa 10 - Município de São Paulo: Estoque residencial e outorga onerosa (2007/2011)

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/
Departamento de Estatística e Produção de Informação – Dipro;
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano da PMSP

Elaboração: André S. B. Souza
Organização Cartográfica: Ewerton Talpo, Julho de 2013

Projeção UTM
Fuso 23° S
Datum: South American 1969

Escala
0 2 4 8 Km

A percepção do morador que sofre com o congestionamento ao sair de casa coaduna com alguns números encontrados no estudo realizado por Leite Júnior, Alencar e John (2011), segundo o qual cerca de 25% do total de área construída na cidade é destinado às garagens.

Gráfico 11 – Evolução das áreas destinadas às garagens nos edifícios de São Paulo (1930-2010)

Fonte: Leite Júnior, Alencar e John (2011, p. 10).

Os dados referentes ao período anterior a 1985 não apresentam o mesmo rigor estatístico do restante da série, pois os dados utilizados nos cálculos posteriores a esse ano estão todos baseados no mesmo banco de dados, o da Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio (Embraesp). Em 1985, as áreas destinadas às garagens ocupavam 22,5% da área privativa; em 1995, esse número sobe para 28%; e em 2001 atinge seu auge – 29,59%. (LEITE JÚNIOR; ALENCAR; JOHN, 2011)

Essa evolução não é fortuita, como nos diz Rolnik (2012):

Essa situação não é fruto do acaso: a legislação da cidade de São Paulo obriga que todos os imóveis construídos tenham vagas de estacionamento, gerando assim uma espécie de simbiose entre o processo de produção da cidade e a inevitabilidade do modelo de circulação baseado no uso do automóvel.

Hoje, cada unidade residencial, seja vertical ou horizontal, tem que ter ao menos uma vaga de estacionamento. De acordo com a legislação, nos imóveis com até 200 m² de área construída deve haver uma vaga; entre 200 m² e 500 m², duas; e, acima de 500 m², três vagas. Para imóveis comerciais, a cada 35 m² de área construída é necessário uma vaga; em museus, isso se dá a cada 15 m² de área construída, e, em hospitais, a cada 50 m².

Embora a legislação obrigue os empreendimentos a manter um número mínimo de vagas, é necessário salientar um ponto para o qual já chamamos a atenção: a partir de determinado número de vagas – 500 para edifícios residenciais e 120 para os comerciais – os empreendimentos passam a ser enquadrados como Polos Geradores de Tráfego (SÃO PAULO - Município, 2010). Essa condição pode obrigar o responsável pela construção a realizar investimento adicional na área do entorno, para mitigar os impactos ao trânsito. A fim de fugir dessas obrigações, certos empreendimentos têm falseado o número de vagas de estacionamento de que efetivamente dispõem.

Uma reportagem da **Folha de São Paulo**, publicada em 12 de abril de 2012, denunciou o empreendimento Club Life Morumbi, cujo projeto prevê oito torres de 25 andares cada uma. Segundo Castro (2012b), para burlar a legislação a empresa adquiriu

quatro lotes, que tiveram suas matrículas registradas separadamente na prefeitura, cada uma com pouco mais de 300 vagas de garagem. Somadas, elas chegam a 1.218 vagas.

Se forem consideradas as vagas reais, ou seja, 1.218, o empreendimento constitui um Polo Gerador de Tráfego, situação que muda caso se considerem as vagas de cada terreno separadamente, que seriam em números inferiores a 500 vagas. Essa é precisamente a argumentação das empresas responsáveis pela obra.

Decerto, há outros elementos que concorrem para a intensificação dos congestionamentos, como a estrutura de transporte coletivo insuficiente e ineficiente para atender a demanda diária da população, conforme atestam diversas pesquisas. Nesse contexto, ao obterem acesso à compra de carro, muitas pessoas viram nesse bem a possibilidade de livrar-se dos problemas e constrangimentos inerentes ao uso do transporte coletivo.

A proposta comercial apresentada aos consumidores pelas revendedoras de veículos mostra-se vantajosa e representa mais estímulo à aquisição de um carro, quando propõe sequer consultar as bases de “proteção ao crédito”, conforme atestam tantos anúncios espalhados pela cidade. Aliás, é estratégica a colocação de tais anúncios frequentemente em vias que durante a semana apresentam grande movimento tanto de ônibus como de carros.

André dos S. B. Souza / 5 maio 2013

Foto 10 – Propaganda de loja de veículos em uma movimentada avenida de São Paulo
Avenida das Nações Unidas, altura do nº 23.000

Ante essa situação, o uso de automóveis disseminou-se por todas as áreas da cidade de São Paulo. Há uma antinomia na imagem dos carros e dos ônibus: enquanto o primeiro é superestimado, o segundo é subestimado. E as imagens sociais construídas a respeito dos carros e dos ônibus são exploradas comercialmente.

Há que se considerar, porém, a estrutura de circulação da cidade, cujo sistema viário principal possui poucas rotas preferenciais para absorver seus fluxos viários. Assim, poucas vias acabam recebendo a maior parte do tráfego nas direções majoritariamente escolhidas nos horários de maior volume de automóveis em circulação. A própria CET (2012b) elaborou uma lista de rotas alternativas que poderiam ser utilizadas como alternativa às vias principais.

No contexto em análise, verifica-se a ampliação do processo de verticalização, que por sua vez produz um fluxo concentrado de veículos em horários específicos, impactando os leitos carroçáveis de duas formas: primeiro ocasionam problemas locais à circulação, na medida em que as vias onde se encontram os prédios sofrem com o congestionamento e as vias principais próximas a ele também; segundo, geram o que chamamos efeitos cumulativos, pois, como o uso de carros tem se disseminado por toda a cidade, os problemas viários que ocorrem nos locais ressonam em diversas outras vias e espalham o problema do

congestionamento, chegando algumas vezes a afetar vias muitos distantes das áreas onde se desenvolveu a originalmente a ocorrência.

Essa situação é sustentada pelo desequilíbrio entre a ampliação da área destinada aos estacionamentos em progressão muito superior à destinada à circulação. É possível verificar com frequência uma assimetria entre o volume de veículos e a capacidade das vias, o que gera os longos congestionamentos observados na cidade de São Paulo e em outras cidades da região metropolitana.

Por fim, há duas situações que consideramos singulares ao processo de verticalização que se desenvolve em São Paulo e merecem ser comentadas, pois são expressões desse momento de ampla comercialização tanto de carros como de prédios.

Uma delas é o uso do terreno voltado à produção de prédios como estacionamento para carros na fase de incorporação da obra. Podemos observar esse tipo de uso do terreno na Vila Madalena, por exemplo, ou, ainda antes, nos bairros do Itaim Bibi e de Moema: os estacionamentos funcionam em terrenos sem tratamento asfáltico ou com tratamento rústico, posteriormente são fechados com cerca de metal, madeira ou tapumes, aparecendo logo em seguida a placa do empreendimento. É até possível encontrar o estacionamento funcionando com as plantas indicando a futura transformação da área em prédios.

Quando isso ocorre, o que se verifica é a possibilidade de as empresas do setor imobiliário extraírem rendas, de modo indireto, por meio de uma atividade do setor de serviços, com a implantação de estacionamentos. No ínterim entre a incorporação do terreno e a construção efetiva dos prédios, já é possível explorar e lucrar.

Isso ocorre inequivocamente pelo fato de que, com a grande quantidade de carros circulando, a abertura de estacionamento é um negócio praticamente de lucro certo. Nas áreas em questão esse dado é inequívoco.

André dos S. B. Souza / 8 maio 2013

Foto 11 – Estacionamento na Vila Madalena, em São Paulo
Rua Heitor Penteado, altura do nº 1988

André dos S. B. Souza / 11 jun. 2013

Foto 12 – Estacionamento na Barra Funda, em São Paulo
Avenida Marquês de São Vicente, altura do nº 180

BrasilBrokers brasilbrokers.com.br
HU HOME INVEST www.homeinvest.com.br
NATIX CONDOMÍNIOS ECOLÓGICOS

Vendas: www.reservamarquesas.com.br
 Gestão imobiliária:

VISITE DECORADO NO CARREFOUR RAPOSO

VIVER BUTANTÃ

Rua Cordeiro Mazzoni, 298, na altura do Km 15 da Rodovia Raposo Tavares. Uma das regiões que mais crescem e se valorizam em São Paulo. Não é para menos! Está a apenas 15 minutos da Faria Lima, bem perto da estação Butantã do metrô e a menos de 10 minutos do Rododaniel.

USP, parques Raposo Tavares e Hortências, além de infraestrutura e a completa infraestrutura de serviços e comércio com bancos, farmácias, shopping - Raposo, Butantã, Continental, Taboão e o novo Cronjio Vienna, e os hipermercados Carrefour, Extra e Wal Mart, completam o conjunto de opções de lazer e comércio.

Investimento garantido assim, não existe todo dia!

Reserva MARQUESAS

SUCESSO

Condições imperdíveis neste final de semana.

BUTANTÃ - 3 DORMS - 2 BANHEIROS

Carro na entrada. Pagamos tabela FIPE.

Imagens ilustrativas

Figura 4 – Anúncio de venda de apartamento aceitando carro como entrada

Observando o material de divulgação do empreendimento chamado Reserva Marquesas, situado na zona Oeste da capital paulista, notamos que ele usa como mote de *marketing* a efetiva proximidade com o supermercado Carrefour, localizado a cerca de 700 m do prédio. Todos os outros atrativos de localização apresentados no material situam-se a, no

mínimo, 2,7 km do empreendimento, embora o croqui os apresente como se todos estivessem situados na vizinhança mais próxima.

Essa manipulação das distâncias reais para localizar o empreendimento, apresentando uma representação sem escala cartográfica, é um artifício comumente utilizado pelas empresas do ramo. Mas o elemento para o qual gostaríamos de chamar a atenção é o fato de carros poderem ser utilizados como entrada para o financiamento da compra do apartamento. E, como o anúncio “não deixa dúvida”, o carro será pouco depreciado, pois entrará no negócio com o valor correspondente à lista de preços de referência utilizada no mercado de venda de automóveis.

A aceitação de um carro usado como parte ou como o valor integral da entrada de um apartamento reflete uma faceta da situação na qual há uma ampla difusão dos carros por todas as classes sociais e em, alguma medida, indica a localização dos empreendimentos voltados à chamada nova classe média. Tenderíamos a dizer que tal estratégia sintetiza esse momento atual, no qual tanto os apartamentos como os carros perderam o *status* de bens de classe média e tornaram-se acessíveis a diversas outras camadas da população.

7 NOS CAMINHOS DA METRÓPOLE

Somos todos partículas. Átomos. Elementos químicos. Células. Pessoas...
 Nos locomovemos. É isso que as partículas fazem, são atraídas e repelidas. O ar vai do quente para o frio, as cargas elétricas do positivo para o negativo, os planetas se atraem. E nós, os indivíduos, para onde vamos?

Temos o livre-arbítrio. Vamos para onde queremos, o que torna nossos fluxos bem mais complexos de se organizar. O modelo matemático do trânsito é o mesmo da dinâmica dos fluidos, da água correndo pelos canos. Cada carro é uma molécula d'água, o espaço entre eles é a pressão. Poucos carros, pouca pressão, o trânsito flui bem. Se a água é represada, muitos carros, pouco espaço entre eles, maior pressão.

Só que a cidade não é apenas um cano, é um emaranhado de canos com águas correndo para diferentes direções...

Tá vendo aquela rua em “U”. Imagina que um caminhão quebra ali, começa a formar trânsito na rotatória, aí o trânsito vai subindo pela rua da esquerda 10 metros, 20, 80 até fechar o outro cruzamento. Os carros da Santo Antônio, não conseguem passar mais trânsito, 10, 20, 40 metros, aí fecha a João Adolfo, a Álvaro de Carvalho, e pronto o trânsito fechou o quarteirão inteiro. Pronto, consertaram o caminhão, o motorista está em casa, só que a onda de trânsito que ele criou está no Piqueri!

Não por acaso, de Philippe Barcinsky.
 Excertos de falas e pensamentos do personagem Ênio, um controlador de tráfego da CET

No Brasil, mesmo numa cidade de grande dimensões, como é o caso de São Paulo, os ônibus (modal rodoviário) suplantaram os trens e bondes (modal ferroviário) no transporte de pessoas, e isso já a partir dos anos 1940. Um indicativo da priorização das diretrizes rodoviárias priorizadas foi a substituição dos trilhos de bondes por faixas de rolamento, por avenidas nas quais circulam veículos sobre pneus, isso tanto na direção sul quanto norte da cidade: nos locais por onde passavam as linhas dos bondes foram construídas as avenidas Ibirapuera e Cruzeiro do Sul, respectivamente. Sobre esta última, nos anos 1970, foi construída uma linha para servir ao metrô, sem, todavia alcançar a mesma extensão compreendida anteriormente pelos bondes. Outros trilhos tiveram o mesmo destino: foram substituídos por ruas – a rua dos Trilhos, situada no bairro da Mooca no local onde antes passava a linha do bonde em direção à zona leste da cidade, revela isso em seu próprio nome.

Nos caminhos da metrópole, todos os dias pedestres e veículos disputam espaço nas vias, com os últimos levando larga vantagem, muito embora ao descer dos carros a grande

maioria dos indivíduos paradoxalmente volte a ocupar a condição de *andante*¹⁰³. No leito carroçável desenvolve-se uma luta fratricida por espaço, às expensas das normas, regras e regulamentos que determinam as hierarquias a serem respeitadas para a boa convivência no tráfego rodoviário, que garantiria a fluidez e a mobilidade cotidiana. O resultado mais perceptível dessa luta, além dos congestionamentos, são os acidentes de trânsito, cujas estatísticas de feridos e mortos ganham novos dados todos os dias.

A construção de uma cidade estruturada para funcionar com base no modal rodoviário e na qual, dada a sua quantidade, os carros tornaram-se protagonistas pode ser observada em seus próprios caminhos, por meio das políticas públicas encampadas, principalmente, pela administração municipal. Isso nos leva a refletir sobre o ambiente de condução dos carros, a partir de alguns de seus aspectos, tais como as diretrizes que nortearam a consecução dos traçados dessas vias, em cujos leitos os veículos transitam lentamente, e os negócios que surgem e/ou se realizam graças à existência dos congestionamentos. Estes são eixos que constituem o caminho da reflexão que realizamos no presente capítulo.

7.1 OS CARROS NA METRÓPOLE PAULISTANA E AS ÚLTIMAS DUAS DÉCADAS

O modelo de desenvolvimento econômico baseado na difusão da financeirização das atividades cotidianas, o qual vem se realizando no Brasil nas duas últimas décadas, possibilitou a milhares de brasileiros comprar e eventualmente utilizar carros para realizar seus deslocamentos cotidianos.

Gorz (2005, p. 73) diz que

O grande problema dos carros é o fato de serem (...) bens de luxo inventados para o prazer exclusivo de uma minoria muito rica, os quais em concepção e natureza nunca foram destinados ao povo. E o luxo, por definição, é impossível de ser democratizado: se todos ascendem ao luxo, ninguém tira proveito dele. Ao contrário, todos logram, enganam e frustram os demais, e são logrados, enganados e frustrados por sua vez.

¹⁰³ Ao recorrermos ao termo “andante”, em vez de “pedestre”, chamamos a atenção para o fato de que este é utilizado, mormente, em oposição a “motorista”. Como se “pedestre” e “motorista” constituíssem necessariamente um par opositivo. Porém, na infância, celebra-se o ato de as crianças andarem, e não o de tornarem-se pedestres.

A indústria automobilística, por meio de estratégias de *marketing* difundidas por diversos meios de divulgação, agregou à imagem dos carros um conjunto de valores, tais como a maioridade, o conforto, a flexibilidade, o *status* e a independência. Muitos desses valores que, supostamente, conferem caráter positivo a seus possuidores não são exclusivos do automóvel, compõem também outros objetos produzidos sob a insígnia da individualidade; mas o automóvel, até pela visibilidade que garante, parece-nos ser o principal. Debord (1997, p. 23) afirma que

do automóvel à televisão, todos os bens selecionados pelo sistema espetacular são também suas armas para o reforço constante das condições de isolamento das multidões solitárias.

Balbin (2003, p. 31) entende que “a obtenção da carteira de motorista se torna um rito de passagem para a idade adulta ou uma forma simbólica de ascensão social”. Além disso, existem outros atributos associados aos carros, tais como o conforto e a individualidade que esses veículos oferecem. Roberto DaMatta (2010, p. 83) diz que, utilizando o carro,

pensamos poder frequentar rapidamente qualquer espaço, sem as restrições de horário e, até mesmo, de tempo. Uma viagem de ônibus que demora quatro horas pode ser drasticamente reduzida pelo automóvel. Ademais, relativamente e, sobretudo, por contraste aos transportes coletivos, o carro produz uma individualidade insuperável. No caso do Brasil, em virtude da ausência de um sistema de transporte coletivo razoável, essa individualidade é vivida como sinal de sucesso e, sobretudo, como sinal de superioridade social.

Assim o indivíduo a bordo do carro se torna independente, desvencilha-se dos constrangimentos inerentes ao transporte coletivo, como a inflexibilidade do trajeto – cujos pontos são predeterminados, sem a possibilidade de alteração por parte do usuário – e o desconforto dos assentos; exime-se, como diz DaMatta (2010, p. 83) da

Necessidade de conformar-se a um grupo frequentemente percebido como mal-educado, inferior ou mal-apresentado, no carro pode-se desfrutar de uma individualidade voluntariosa que confere status e o sentimento correspondente, o sucesso.

Nesse sentido, ao dirigir um carro, o indivíduo congrega duas características socialmente muito valorizadas: ele permite a particularização e, simultaneamente, o controle sobre o deslocamento. Visto dessa forma, o carro encerraria a realização do ideário da mobilidade cotidiana. Esta é, porém, uma condição utópica, que foi toda admitida socialmente como se pudesse se realizar.

O conjunto de atributos associados aos carros, plasmados em uma ideologia, conferiu-lhe junto à sociedade o *status* de bem necessário à realização individual e, por extensão, social. Numa crítica a essa posição, crítica com a qual temos pleno acordo, Henri Lefebvre (1969, p. 12) afirma que “nesta sociedade em que a coisa tem mais importância que o homem, existe um objeto-rei, um objeto-piloto: o automóvel”.

Em outra passagem, Lefebvre (1969, p.13) é novamente incisivo em sua crítica: para ele,

O automóvel entra numa estrutura hierárquica composta de sutis diferenças: do carro pequeno ao grande, do carro cuidado e “bem acabado” ao carro rústico, do carro banal ao carro personalizado. Essa hierarquia corresponde à hierarquia social, exprime-a e reage sobre ela. O carro é estruturado-estruturante. Tem suas razões que a razão desconhece: razões de Estado, razões econômicas, razões sociológicas.

No caso brasileiro, é possível verificar ao menos parte dessas razões, como vimos ao longo de nosso terceiro capítulo, quando tratamos da consolidação do rodoviarismo no Brasil. A ideologia rodoviarista, absorvida socialmente, praticamente naturaliza os deslocamentos em carros, como se estes fossem intrínsecos à locomoção humana, como se constituíssem direito inalienável dos indivíduos¹⁰⁴.

Isso pode ser observado em algumas opiniões de motoristas sobre as ciclofaixas de lazer montadas nos domingos e feriados em algumas áreas da cidade de São Paulo, das 7 às 16 horas (CICLOFAIXA, 2012). Para o veterinário Fábio Resende, “Está lotando todo domingo. Claro, eles fecham ruas e tiram uma faixa nossa. Isso enche o saco” (CICLOFAIXA, 2012).

Ao falar sobre o fluxo na avenida Guilherme Dumont Villares, na zona Norte da cidade, onde é montada uma ciclofaixa de lazer, a consultora Daniella Antonelli diz que

Se preciso passar por ali, prefiro pegar outro caminho. Quero chegar logo, aproveitar o domingo que passa rápido. É estressante. Já cheguei a dar a volta pela rodovia Fernão Dias. (CICLOFAIXA, 2012)

¹⁰⁴ André Gorz (2005) chama de demagogos aqueles que defendem esse direito.

Foto 13 – Orientador de apoio à circulação na ciclofaixa de lazer, na esquina da rua Alvarenga com Prof. Fonseca Rodrigues.

Foto 14– Ciclofaixa de lazer na altura da Praça Panamericana: o “estímulo” à convivência entre os meios de transporte.

Foto 15– Carros e bicicletas na ciclofaixa de lazer, na altura da Praça Panamericana.

Foto 16 – Ciclofaixa de lazer, na altura da Ponte da Cidade Universitária.

André dos S. B. Souza / 10 nov. 2012

É possível verificar que ambos os motoristas citados consideram que as faixas de rolamento constituem espaços para os veículos automotores, em especial os carros. Normalmente, os motoristas de carros posicionam-se como se as ruas – espaço público por definição – fossem espaços privados, pertencentes única e exclusivamente aos carros. É uma interpretação que defende o privilégio de alguns em detrimento do direito de todos. E as falas dos motoristas acima citados não representam posições isoladas, mas que podem ser

verificadas em outros proprietários de carros¹⁰⁵ que cotidianamente com eles transitam pelas vias. Como diz DaMatta (2010, p. 8),

O ponto de partida é o de que a rua é um perigo. Ela pode ser o nosso túmulo, e nela devemos esperar pelo pior, pois pertence aos veículos, jamais aos pedestres – essa maioria.

Em São Paulo, onde se localiza a maior frota do país, esta cresceu num ritmo de 650 novas unidades por dia entre 2007 e 2012, conforme estudo apresentado pelo Ipea (2013). É cada vez maior o número de carros circulando. De acordo com as estimativas da CET (2011a), em 2010 cerca de 3,8 milhões de carros circulavam diariamente pela cidade. Os dados são próximos aos 3,6 milhões obtidos pela Pesquisa OD de 2007 (METRÔ, 2007).

¹⁰⁵ A esse respeito, ver DaMatta (2010), especialmente o capítulo 4.

Mapa 11 - Município de São Paulo - Distribuição espacial da frota de carros (1997)

Mapa 12 - Município de São Paulo - Distribuição espacial da frota de carros (2007)

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/
Departamento de Estatística e Produção de Informação – Dipro;
Pesquisa Origem-Destino - Metrô. 2007

Elaboração: André S. B. Souza
Organização Cartográfica: Ewerton Talpo, Julho de 2013

Projeção UTM
Fuso 23° S
Datum: South American 1969

Escala
0 2 4 8 Km

Mapa 13 - Município de São Paulo - Distribuição espacial e percentual de crescimento da frota de carros (1997/2007).

Observando a distribuição da frota de veículos na Pesquisa OD de 1997 (METRÔ, 1997), ano em que a PMSP instituiu o rodízio municipal de veículos, é possível observar uma concentração da posse de veículos nas subprefeituras mais próximas da área central. Duas delas – Vila Mariana e Pinheiros –, onde habitam as parcelas mais abastadas da sociedade, concentravam à época, cada uma, 6% da frota de veículos da cidade. Em contraposição a isso, a soma das frotas de algumas subprefeituras situadas nos extremos da cidade – tais como Parelheiros, Perus e Cidade Tiradentes – representava apenas 1,6% da frota. Constata-se que a frota de veículos estava bastante concentrada nas regiões mais centrais da cidade.

Nessa época, os congestionamentos atingiam extensões menores que as verificadas atualmente, mas já eram bastante significativas. Em 1997, a cidade já apresentava, de acordo com medições da CET relatadas por Scaringella (2001), cerca de 120 km de congestionamento no pico da tarde, três vezes mais do que em 1992. Segundo Scaringella (2001, p. 55), havia já naquele ano “congestionamentos significativos em corredores da mais longínqua periferia e em todos os quadrantes”.

Na noite de 10 de junho de 2009, dia chuvoso, véspera do feriado de Corpus Christi, a CET marcava novo recorde: 293 km de vias congestionadas, dos 868 km monitorados pela companhia¹⁰⁶. Ou seja, no ápice do congestionamento, naquela noite, cerca de 30% das vias monitoradas estavam intrafegáveis.

Com o passar dos anos, a frota de carros aumentou e apresentou ligeira desconcentração. De acordo com os dados da Pesquisa OD de 2007 (METRÔ, 2007), enquanto as frotas de carros nas subprefeituras de Vila Mariana e Pinheiros cresceram em ritmo menor e passaram a representar menos em termos relativos, reduzindo sua participação no conjunto da metrópole de 12% para 10,2%. Em contrapartida, as subprefeituras de Parelheiros, Perus e Cidade Tiradentes juntas passaram a responder por 2,9% da frota, ou seja, apresentaram crescimento superior a 100% em cada uma, em apenas uma década.

Cruzando os dados relativos à distribuição da frota de carros na cidade de São Paulo nos anos de 1997 e 2007 e os lugares onde ela mais prosperou, os resultados são inequívocos: foram as áreas situadas nas bordas da metrópole que apresentaram as variações positivas mais expressivas. Em contraponto, as áreas mais próximas da região central apresentam pequenos percentuais de crescimento dessa frota.

Há uma correlação positiva entre as áreas de menor rendimento e aquelas que apresentam as maiores variações na posse de automóveis. Um dos fatores que impulsionaram

¹⁰⁶ No dia 26 de julho de 2013 um novo recorde foi estabelecido: 300 km de vias congestionadas.

o consumo de carros foi a profusão dos canais de financiamento de veículos, com a flexibilização dos critérios de concessão e das condições de pagamento. Em 2003, por exemplo, o prazo de financiamento de um carro era de, no máximo, 36 meses; cinco anos depois, algumas empresas financiavam a compra de um carro com parcelamento que poderia chegar a 99 vezes e, atualmente, o prazo máximo é de 60 meses.

A lógica que guiou a expansão do consumo de carros está ancorada nas facilidades para financiar e, eventualmente, resgatar o bem comercializado através dos mecanismos de alienação fiduciária que possibilitam ao credor um trâmite menos complicado nesse processo.

Numa reportagem da revista **Época** publicada em setembro de 2008 com o sugestivo título “O risco de *subprime* brasileiro”, a jornalista Roseli Loturco (2008, p. 52) afirma que

a expansão do crédito passou a incluir consumidores com menos condições de honrar seus compromissos. Na maioria das vezes, isso não é um problema. O próprio bem comprado a crédito funciona como garantia. Se o comprador não consegue pagar, o vendedor retoma o bem e o revende. Mas essa lógica deixou de funcionar com os carros brasileiros pelo mesmo motivo que nas hipotecas americanas: com prazos de financiamentos muito longos, o bem perde seu valor de mercado e já não serve de garantia.

Ao utilizar o termo “*subprime*”, a autora faz alusão aos consumidores estadunidenses que não conseguiram arcar com os custos do financiamento imobiliário e perderam seus imóveis para as instituições financeiras. Esses consumidores foram considerados por parte da imprensa e dos economistas como os desencadeadores da crise econômica que, a partir de 2008, afetou de maneira profunda a economia global. Assim, parece simples apontar esses consumidores como culpados, no contexto da crise financeira. Ou empresas pontuais. No entanto é necessário compreender a responsabilidade de um sistema montado sobre a base do crédito especulativo. Não eram apenas as instituições Fannie Mae e Freddie Mac que tinham em suas mãos os chamados “papéis podres”, relativos ao crédito concedido a consumidores sem capacidade de pagamento e mesmo “*subprimes*”. Culpam-se as empresas e as pessoas, mas não se questiona um modelo de crescimento econômico baseado no crédito – o papel do crédito e a lógica da financeirização controlando as atividades cotidianas não foram questionados em nenhum momento.

É possível estabelecer um elo comparativo entre as duas situações, mas pensamos que se trata de realidades muito distintas, considerando os fatores em questão, que vão desde os montantes monetários envolvidos na aquisição de cada um dos bens (é notório que os preços dos carros são inferiores aos dos imóveis) às estruturas jurídicas e econômicas dos países

envolvidos. Em suma, a possibilidade de comparação é válida desde que se façam as ponderações necessárias.

De todo modo, o que se verifica é a inserção dos “bens da classe média” na vida cotidiana, são os apartamentos e os carros; o crédito e as dívidas, resultantes da mediação financeira, se estendendo por todas as áreas da cidade.

Milton Santos (1988, p. 65) é enfático ao criticar o consumo em sua análise sobre a classe média – para ele,

Se as cidades fossem apenas habitadas por classes médias, empanturradas, mas ainda insatisfeitas, de coisas cujo número estão certas de poder ampliar, a consciência da história estaria muito longe de se concretizar. Se o consumo é um emoliente, o emprego permanente anima a consumir desde já o salário futuro, e a oferta escancarada de crédito aos que se apresentam com a prova de seu ganho atual potencializa a propensão ao consumo.

A mesma crítica poderia ser estendida atualmente a uma parcela muito maior da sociedade, não necessariamente por que tenham ascendido socialmente, mas porque o afrouxamento dos critérios bancários para a concessão de crédito e um sistema econômico pautado pelo consumo exacerbado passaram a empanturrar também aqueles que se situam alguns degraus abaixo da classe média. Especialmente, as provas mais cabais disso são a difusão dos apartamentos, numa extensão menor, e dos carros, numa extensão maior, para todos os quadrantes da metrópole.

Os carros, acreditam boa parte dos motoristas, serviriam, em princípio, para potencializar as condições de realização da mobilidade cotidiana; todavia, quando se esgota a capacidade das vias de absorver e dar fluidez ao tráfego, o que se observa é a extensão do tempo de viagem e o esfacelamento das condições para a efetivação da mobilidade cotidiana.

Ao colocar um carro em circulação, cada motorista oferece sua *quota-parte* no tráfego e num eventual congestionamento. O congestionamento é fundamentalmente um fenômeno emergencial de caráter *bottom-up*, na acepção do termo cunhada por Steven Johnson (2003). Para este autor, determinados comportamentos individuais espontâneos e não orquestrados hierarquicamente, quando analisados em escala maior, produzem efeitos surpreendentes. Em poucas palavras, Johnson (2013, p. 14) diz que “o movimento das regras de nível baixo para a sofisticação do nível mais alto é o que chamamos de emergência”.

Os congestionamentos cotidianos resultam precisamente de uma conduta emergente. Cada indivíduo, de posse de seu carro, estabelece seu caminho, sua rota, e parte para realizar suas atividades cotidianas; o problema é quando, como ocorre cotidianamente em São Paulo,

muitos indivíduos comportam-se da mesma forma. Assim, a ideia inicial de potencialização da mobilidade mostra-se falha e resulta, em outra escala, nos congestionamentos.

Para aqueles que conseguiram comprar um carro, a decisão de usá-lo para a realização das atividades cotidianas pode apresentar diversas justificativas, das quais aquelas que tangem as condições oferecidas pelas redes de transportes coletivos são as mais recorrentes. De todo modo, em última instância, utilizar o carro é resultado de uma decisão individual; isso, combinado ao aumento da posse de carros, inclusive nas bordas da cidade, redundou numa ampliação no uso de carros.

E os dados são mais substanciais nas subprefeituras localizadas nas bordas da cidade, diminuindo à medida que se avança em direção à área central da cidade. Nessa dinâmica, merecem destaque duas subprefeituras – Perus e Parelheiros –, cujas frotas de carros apresentaram uma variação positiva superior a 100% nos cotejos realizados pela Pesquisa OD de 1997 e 2007 (METRÔ, 1997; 2007). O resultado do aumento do uso dos automóveis é uma ampliação da extensão e difusão das vias congestionadas. Assim, vias localizadas nas áreas correspondentes a subprefeituras muito distantes do centro apresentam índices expressivos de congestionamentos, tanto nos horário de pico da manhã como da tarde.

Há que se notar que a cidade de São Paulo atrai a maior parte dos deslocamentos diários realizados na RMSP (mapa 7), e considerando que no âmbito dessa região é a metrópole que concentra a maior quantidade da população (mapa 3) e dos empregos (mapa 5), é possível inferir que a maior parte desses deslocamentos dirige-se às áreas centrais da metrópole. É notória a inversão, na metrópole, entre a quantidade de população e a distribuição dos empregos, como já ressaltamos (mapas 3, 4, 5 e 6).

Mapa % - Município de São Paulo - Uso de carros para deslocamentos diários (1997-2007)

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/
Departamento de Estatística e Produção de Informação – Dipro;
Pesquisa Origem-Destino - Metrô. 2007

Elaboração: André S. B. Souza
Organização Cartográfica: Ewerton Talpo, Julho de 2013

Projeção UTM
Fuso 23° S
Datum: South American 1969

Escala
0 2 4 8 Km

Mapa 15 - RMSP - Viagens atraídas (1997)

Mapa 16 - RMSP - Viagens atraídas (2007)

Mapa 17 - RMSP - Variação das viagens produzidas dirigindo carros (1997-2007)

Como o maior percentual dos deslocamentos tem como objetivo a ida ao trabalho, e é a metrópole que concentra essas atividades, é considerável sua atratividade. A área central da metrópole atrai fortemente os fluxos viários (mapas 15 e 16): sozinha, a subprefeitura da Sé é um polo que absorve mais de 5% das viagens direcionadas à metrópole; a título de comparação, apenas uma área da RMSP, o município de Guarulhos, um dos economicamente mais importantes, apresenta dados comparáveis ao daquela subprefeitura.

Assim como analisamos a variação do uso dos carros para a realização de deslocamentos na metrópole, também o fizemos para a RMSP. Nesse caso, também existem municípios que apresentam variações positivas muito expressivas, como Itapevi e Pirapora, na franja oeste; Itaquaquecetuba, na franja leste; Francisco Morato, no extremo norte; e São Lourenço da Serra, no sudoeste.

Constatamos um aumento no uso dos carros para a realização dos deslocamentos cotidianos, tanto dentro da cidade de São Paulo quanto de sua região metropolitana, o que ocasiona um grande fluxo de veículos direcionando-se para as áreas centrais; e o resultado é a ampliação da extensão das vias congestionadas. E assim, atualmente, os congestionamentos não se limitam mais às vias de rolamento da cidade, mas atingem também as rodovias, produzindo uma inversão, assim definida por Meyer, Grostein e Biderman (2004, p. 11, grifo nosso):

Assim, o penoso deslocamento diário dos que moram longe do trabalho ou da escola; os engarrafamentos no interior das garagens de escritórios de última geração; a presença de diária de trabalhadores e estudantes atendendo a compromissos em todos os quadrantes da metrópole; a multiplicação de lugares de paisagem homogênea, criados pela conjugação dos mesmos equipamentos comerciais distribuídos em rede; os usos alternativos dos antigos galpões industriais; a rotinização do uso do helicóptero; a proliferação das iluminadas cabinas de segurança que bloqueiam passagens e controlam o acesso a espaços residenciais insulados em relação às ruas que os cercam; **a verticalidade súbita das ruas e bairros antes esparramados no chão; as rodovias que pelo aumento abusivo do fluxo ganham ares de avenidas e as avenidas que pela mesma razão são equipadas para assumir o papel de rodovia; os estacionamentos improvisados em lotes urbanos que esperam seus novos destinos; os gigantescos emaranhados de alças viárias e túneis onde um pedestre não encontra nenhum tipo de amparo físico;** enfim, tudo remete a novas formas de ocupar e de se deslocar na dimensão social, espacial e temporal do território metropolitano.

O grande fluxo viário que cotidianamente toma conta dos caminhos da cidade faz com que os condutores sofram com os congestionamentos, fenômeno cuja ocorrência é agravada pelo traçado das vias da cidade, cuja orientação radial-perimetral continua vigente, muito

embora tenha sofrido alterações ao longo do tempo, ao sabor das conjunturas específicas dos momentos em que elas foram construídas.

7.2 EM MEIO AOS PLANOS URBANÍSTICOS: O TRAÇADO VIÁRIO DA METRÓPOLE

Obviamente, o modo como as ruas são dispostas em um lugar não produz, por si só, congestionamentos: esses fenômenos só se manifestam ante a realização das viagens, dos deslocamentos cotidianos das pessoas. Na metrópole paulistana, o tráfego viário é intenso, e para seus caminhos afluem diariamente milhares de veículos, provocando os congestionamentos. Nesse contexto, o traçado das vias é um dos elementos que contribui para a formação dos congestionamentos.

Zmitrowicz e Borghetti (2009) iniciam seu trabalho sobre as principais avenidas da cidade de São Paulo afirmando que não faltou planejamento urbano para a metrópole, pelo contrário, planos os houve em grande quantidade; estes, porém, nem sempre foram executados, ou o foram apenas de modo parcial. Somekh e Campos (2002) organizaram um livro no qual, ao lado de outros autores, analisam os planos urbanísticos elaborados para a cidade de São Paulo ao longo do século passado.

Essas duas obras, embora com focos diferentes, permitem-nos traçar um panorama a respeito do desenho das vias no âmbito dos principais planos urbanísticos idealizados para a cidade de São Paulo.

A maior parte dos planos urbanísticos elaborados para São Paulo foi realizada por técnicos e/ou empresas consideradas gabaritadas no assunto. Foi assim, por exemplo, no Plano de Avenidas concebido por Prestes Maia, após ampliar e aperfeiçoar o Plano do Perímetro de Irradiação, de Ulhôa Cintra. O mesmo pode ser dito de outros documentos, como o Relatório Moses, dos anos 1950; do plano da Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (Sagmacs), ou Plano Lebrecht, da mesma década; ou ainda do Plano Urbanístico Básico (PUB) e do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI). Muitas vezes, técnicos e empresas estrangeiras foram contratados para conceber tais planos, com o objetivo de alinhá-los ao que havia sido concebido e/ou construído em outros lugares do mundo, por razões de atualização com a literatura e o pensamento desenvolvido em outros centros ou, simplesmente, por conta do prestígio, legitimação e *status* que a participação de estrangeiros poderia conferir aos planos.

Há que se considerar, todavia, que assim como a elaboração de planos é guiada por concepções e interesses de grupos que são hegemônicos ou estão com seus projetos em disputa no aparelho do Estado em determinado momento, sua não execução pode seguir a mesma lógica. Ou seja, os elementos conjunturais existem e influenciam tanto o momento da elaboração quanto o da execução de planos e projetos. Num país cuja democracia é bastante recente e que passou por duas ditaduras no último século, ter ciência dessas situações ajuda a compreender, ao menos em parte, o traçado dos caminhos da cidade.

Bichir (2005, p. 244), ao analisar os orçamentos da Secretaria de Vias Públicas (SVP) no período entre 1975 e 2000, afirma que este é um órgão vital às políticas executadas em cada administração, e

essa centralidade política também pode ser expressa pela proporção do orçamento municipal que é destinada àquela secretaria: 13%, em média, no período 1978-1998, chegando a 27% do orçamento, no governo Paulo Maluf (2,5 bilhões de reais, em valores de dezembro de 1999).

O valor dos orçamentos voltados para a implantação de obras viárias apresenta variações importantes quando a análise se centra no perfil ideológico¹⁰⁷ dos mandatários, como afirmam Bichir e Marques (2001, p. 71):

Considerando que o perfil político-ideológico do prefeito é um dos condicionantes do volume de recursos investido em obras viárias, de drenagem e pavimentação, as informações foram agregadas segundo as administrações municipais. Os dados caminharão na mesma direção do perfil geral de investimentos: prefeitos de direita tenderam a produzir muitas obras de grande porte, a aditar mais os seus contratos, inclusive acima dos limites legais, e contratar por dispensa de licitação em valores muito elevados. Além disso, boa parte de suas licitações foram, de maneira significativa, vencidas por empresas de capital mais elevado.

As obras viárias de grande porte são aquelas que se constituem como carros-chefes da política de infraestrutura viária e que, por conta dessa característica, envolvem o primeiro escalão da administração, graças ao potencial de visibilidade que proporcionam.

Um dos primeiros planos urbanísticos de São Paulo que, por suas características, merece atenção é o Plano de Avenidas, cuja proposta foi encomendada ao engenheiro Prestes Maia pela Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, então presidida por Ulhôa Cintra, em 1927. Três anos depois, ele foi finalizado e entregue aos órgãos responsáveis. O plano era

¹⁰⁷ Neste caso, foram considerados de direita os prefeitos filiados à Arena, partido que deu suporte à ditadura militar, ou aos partidos que se originaram dele; e de esquerda aqueles filiados ao partido de oposição ao regime militar, o MDB, ou aos partidos que dele se originaram.

ambicioso, e propunha a construção de anéis viários que irradiariam a partir da área central acompanhando o crescimento da cidade, que seriam cortados por um conjunto de vias radiais que direcionariam ao centro os fluxos viários. Considerando que a cidade estava em franca expansão, Somekh (1997, p. 64) adverte que “os eixos viários radiais a serem abertos deveriam estimular a verticalização fora da área central”.

Todavia, no mesmo ano em que foi apresentado, por questões relacionadas à conjuntura política, o referido plano foi engavetado após a destituição de Pires do Rio, então prefeito do município de São Paulo.

Entre 1930 e 1938, algumas obras constantes do plano foram construídas, no entanto foi somente neste último ano que elas ganharam grande impulso¹⁰⁸, pois Prestes Maia foi guindado ao cargo de prefeito, nomeado por Getúlio Vargas, que ocupava a Presidência da República à época, após o golpe que instituiu o chamado Estado Novo.

Uma vez no cargo, Prestes Maia tratou de construir o perímetro de irradiação, na área central da cidade, que Somekh e Campos (2002, p. 68) chamaram de “pedra angular” do Plano de Avenidas. À frente da Prefeitura de São Paulo, Prestes Maia executava no plano municipal a política rodoviarista que tinha ganhado escala nacional com a assunção de Washington Luiz à Presidência da República na segunda metade dos anos 1920. À luz de nossa interpretação, o próprio título do plano expressava uma orientação rodoviária e com vistas à valorização do carro como veículo prioritário à circulação na cidade. Na opinião de Vasconcellos (1999, p. 70), a

lógica deste plano era claramente a de “abrir” a cidade, criar novos caminhos de circulação de grande porte, que absorvessem com folga o crescimento esperado nos moldes das grandes cidades europeias (...) dadas às dimensões da cidade à época, bem como a frota de veículos em circulação (cerca de 20.000), o plano, além da grandiosidade inerente, estava adiantado em dezenas de anos com relação às necessidades imediatas da cidade.

A realização do Plano de Avenidas cimentou os ideais rodoviaristas e, como inspira a expressão de Zioni (2002)¹⁰⁹, “tirou dos trilhos” outras propostas de realização da mobilidade cotidiana. A opção rodoviária fortaleceu o avanço dos ônibus¹¹⁰, que nos anos 1920 passaram a fazer parte do sistema de transporte coletivo da cidade.

¹⁰⁸ Importante mencionar que não havia um órgão administrativo de planejamento.

¹⁰⁹ A expressão original é “o transporte urbano sai dos trilhos”.

¹¹⁰ Posteriormente, os ônibus tornaram-se peças-chave no processo de produção do espaço urbano da metrópole, pois permitiam aos moradores dos loteamentos, que eram abertos em pontos cada vez mais distantes da área

A construção do sistema viário, orientado para o centro da cidade, concebida no âmbito do Plano de Avenidas, continuou a ser executada mesmo após a saída de Prestes Maia da prefeitura, e muitas das vias que atualmente constituem o sistema viário da cidade foram herdadas daquela concepção.

Em 1950, o *Institute Basic Economy Corporation* (Ibec), dirigido por Robert Moses – figura proeminente em Nova York, onde executou diversos projetos urbanos, com destaque para um sistema viário, cujo uso preferencial era dado aos carros¹¹¹ – foi contratado para elaborar um plano urbanístico para a cidade; o documento final ficou conhecido como Plano Moses. Segundo Vasconcellos (1999, p. 74), era um documento composto por

Medidas incentivadoras do transporte público por ônibus (...) um sistema de artérias radiais, um “anel” que aproveitasse as margens dos rios Tietê e Pinheiros, e a construção de garagens para estacionamento no centro da cidade. Operacionalmente, o relatório chega a propor o uso de parquímetro no centro, além de um sistema coordenado de semáforos, o controle de velocidade e a eliminação dos cruzamentos em nível com as estradas de ferro.

O projeto aconselhava o erário municipal a adquirir, via importação, um total de 500 ônibus para fazer o transporte coletivo; além disso, manteve a proposta de construção de anéis viários cortado por vias radiais. Em suma, o Plano Moses manteve a opção rodoviarista e pouco alterou o traçado viário de orientação radial-perimetral postulada por Prestes Maia no Plano de Avenidas.

Idealizado na segunda metade dos anos 1960, momento de bonança econômica tanto em âmbito nacional quanto internacional, o PUB foi elaborado por uma ampla equipe técnica, composta por técnicos brasileiros e estrangeiros, vinculada diretamente ao executivo municipal.

Ele continha um conjunto de propostas que visavam a superar algumas ideias presentes nos dois planos urbanos anteriores, o Plano de Avenidas e o Plano Moses. O PUB recomendava a construção de vias num traçado em forma de grelha, o que diferia do persistente traçado radial-perimetral. Também previa a construção de 450 km de linhas férreas de metrô, o que, se não eliminava o caráter rodoviarista, haja vista a proposta de construção de 815 km de vias, ao menos contrastava com a prioridade rodoviarista dos planos

central porque eram áreas mais baratas, chegarem às linhas do trem ou dos bondes para então poderem viajar em direção às bacias de trabalho, que àquela época já se concentravam na área central e nos bairros industriais situados nas áreas lindeiras às ferrovias.

¹¹¹ Peter Hall (1995) afirma que Moses, ao pensar no sistema de *parkways*, propositalmente projetou os viadutos baixos, de modo a impedir o uso de caminhões e ônibus.

precedentes. Por fim, havia uma proposta de descentralização das atividades, inclusive com o estímulo à criação de subcentros:

Em Santo Amaro e Itaquera eram propostos dois grandes subcentros terciários; em Parelheiros, Zona Sul, hoje área de proteção aos mananciais, surgiria uma unidade urbana completa com 1,5 milhões de habitantes, 90 empregos em serviços e 80 empregos industriais. (SOMEKH; CAMPOS, 2002, p. 116)

Observa-se, porém, que boa parte dos prognósticos contidos no PUB não saíram do papel. Uma das razões é que os recursos econômicos ficaram mais escassos, o que comprometia a construção das amplas redes de circulação ferroviária e rodoviária que foram projetadas.

Zmitrowicz e Borghetti (2009, p. 37) apontam sutilmente em outra direção:

O término da elaboração do PUB coincidiu com o final da gestão do Prefeito Faria Lima. Ao prefeito seguinte obviamente não deve ter agradado a ideia de receber diretrizes de seu antecessor (o volume de divulgação incluía uma apresentação do chefe do Executivo Municipal com certo ar de *marketing político*).

Um conjunto de circunstâncias fez com que o executivo municipal não levasse a cabo a realização do que fora proposto no PUB. Mas o fato de planos não terem avançado não significa que as obras viárias pararam de ser realizadas. Assim, o projeto e/ou construção de novos caminhos continuou ocorrendo, apartados de uma concepção de conjunto, que teria a homogeneidade e coerência que marcam, ou espera-se que marquem, a concepção de um plano urbanístico.

Assim, foram construídas vias concebidas em planos diferentes ou que sequer compunham planos, como diz Maricato (2005): “há planos sem obras e obras sem planos”. Projetos viários foram construídos aproveitando-se as possibilidades de financiamento que se mantinham abertas, uma vez que, por conta da crise do petróleo, projetos voltados a pavimentar o rodoviarismo não encontravam respaldo financeiro para serem executados.

Nesse ambiente, a proposta de implantação de um sistema de vias expressas, por exemplo, não prosperou. Mas, como afirma Zmitrowicz e Borghetti (2009, p. 46),

havia plena possibilidade de obter financiamento para a execução de obras consideradas de saneamento, de canalização dos córregos e rios e eventualmente até de construção de pistas viárias a eles marginais.

Assim, de maneira oportuna, foram concebidas novas vias nas várzeas lindeiras aos rios e córregos, especialmente aqueles que afluem em direção aos principais rios da cidade, muitas delas concebidas sem ancorar-se a um planejamento centralizado.

De via em via, o sistema viário principal atual foi sendo construído ao sabor das conjunturas políticas e econômicas. O sistema radial-perimetral que conduziu os primeiros traçados foi reforçado até os anos 1960, quando outras ideias, sintetizadas no PUB, foram sugeridas, mas não plenamente executadas. As vias expressas propostas no início dos anos 1970 também não obtiveram êxito e, por fim, ganhou força a construção de um conjunto de vias de fundo de vale

Em forma de espinha de peixe, aproveitando os afluentes ao longo dos dois principais rios da cidade, com suas pistas interligadas formando um sistema linear contínuo. (ZMITROWICZ; BORGHETTI, 2009, p. 171)

As vias construídas justapuseram-se ao traçado radial-perimetral, compondo uma forma híbrida. Elas proveram a metrópole de um sistema capaz de, naquele momento, dar vazão à circulação dos carros; em longo prazo, porém, como percebemos atualmente, esse sistema se mostra insuficiente para conferir fluidez ao imenso volume de carros que diariamente inundam as ruas da cidade. Eis mais uma questão importante: por conta da quantidade, os carros são os principais, mas obviamente não são os únicos veículos que trafegam nas pistas, portanto disputam com outros meios de transportes os espaços para circular nos leitos viários.

7.3 O TRÂNSITO E OS CONGESTIONAMENTOS: MEIOS DE TRANSPORTE EM CONFLITO NOS CAMINHOS DA CIDADE

“O trânsito em São Paulo é péssimo!” Essa frase é quase um mantra para todos aqueles que circulam nos horários de pico pelos caminhos da metrópole. Mas, segundo Vasconcellos (1985, p. 11), o trânsito é um híbrido, composto por um

conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos.

O trânsito é abrangente e envolve não apenas o deslocamento do conjunto de veículos automotores, principalmente de carros, mas congrega também o fluxo de pedestres. Se em geral, nas notícias e análises sobre o trânsito, parece haver uma autonomização dos veículos, como se eles se mobilizassem pelas vias de maneira autônoma, lembramos que são os homens que os comandam. Fundamentalmente, valorizamos a importância dos sujeitos, o que corrige esse equívoco interpretativo. Assim, reafirmamos que ser motorista é uma *condição momentânea do sujeito*, pois a condição normal é ser pedestre, ou como dissemos anteriormente, *andante*.

Exatamente por conta dessa situação, ocorre um “conflito cego” no cotidiano da circulação na metrópole, em que prevalece a produção do espaço urbano voltado mais à circulação dos veículos que à dos pedestres. Vasconcellos (1985, p. 13, grifo do autor) diz que há um

conflito físico, mais conhecido, de disputa pelo espaço, como no caso de veículos que se aproximam ao mesmo tempo de um cruzamento, ou de um pedestre que deseja passar entre os veículos em movimento. Esse tipo de conflito é o mais aparente no trânsito mas não é o único: existe outro, a que eu chamo de *político*, pois reflete os interesses das pessoas no trânsito, que por sua vez estão ligados à sua posição no processo produtivo da cidade.

Nas vias da cidade, trava-se cotidianamente um verdadeiro combate por espaço para circulação. São muitas as principais categorias de contendores: pedestres, bicicletas, motocicletas, carros, caminhões e ônibus disputam roda a roda o espaço de circulação viária. A extensão da cidade, associada à qualidade do transporte coletivo oferecido, estimulou aqueles que podem adquirir um carro a utilizá-lo em suas viagens cotidianas; com a profusão

de vendas de veículos nas últimas décadas, essa opção culminou nos crônicos problemas de circulação, cristalizados na forma dos congestionamentos que se espalham pela cidade.

Nesse contexto, as alternativas de mobilidade cotidiana não-motorizadas percebem pouca adesão, exceção às salvaguardas de ordem econômica¹¹², como mostra Maricato (2006) no posfácio do livro **Planeta Favela**, de Mike Davis. A autora enfatiza a quantidade de pessoas, especialmente na periferia da metrópole, que passou a ir pé ao trabalho porque os preços das passagens tornaram-se proibitivos.

Os meios não motorizados recebem pouca atenção da prefeitura no cotidiano. Uma das poucas foi a criação das chamadas ciclorrotas e ciclovias¹¹³. Nas ciclorrotas, as vias são divididas por carros e bicicletas e, teoricamente, estas têm preferência de circulação sobre aqueles. Já as ciclovias são vias exclusivas implantadas em canteiros centrais, como na avenida Braz Leme; na lateral da linha férrea, como a ciclovia da Radial Leste; ou ainda em via reformada especificamente com essa finalidade, como é o caso da ciclovia da marginal Pinheiros.

¹¹² Adiante apontaremos de que modo parte da elite da sociedade vale-se dos modais não motorizados para eliminar ou, pelo menos, diminuir o uso de seus carros, na medida do possível.

¹¹³ Como já mencionamos, existem ciclofaixas de lazer que são montadas em algumas vias da cidade nos finais de semana e feriados; todavia, como elas não servem aos desígnios de realização da mobilidade cotidiana, não as incluímos nessa discussão.

André dos S. B. Souza / 5 fev. 2013

Foto 17 – Ciclorrota na rua Duarte da Costa, no bairro da Lapa

André dos S. B. Souza / 5 fev. 2013

Foto 18 – Ciclovía da marginal Pinheiros, vista a partir da Estação Vila Olímpia

Ciclorrotas

Carro e bicicleta dividem a rua, mas sinalização aponta preferência dos ciclistas

Figura 6 – Ciclorrotas da cidade de São Paulo

Fonte: Conheça (2012).

Figura 7 – Ciclovias da cidade de São Paulo

Fonte: Conheça (2012).

Como se pode verificar pelas notícias veiculadas em jornais e pela comunidade de cicloativistas, as bicicletas não são respeitadas no cotidiano da circulação na cidade de São Paulo¹¹⁴.

Neste contexto, as motos tornaram-se uma alternativa rápida e também perigosa para a realização das viagens cotidianas, pois dadas as suas características elas não sofrem com os congestionamentos, já que transitam nos espaços entre um veículo e outro.

A saída em favor da mobilidade cotidiana é melhorar os serviços de transporte coletivo. O assunto ficou mais patente em São Paulo quando, em 2012, o então prefeito decidiu implantar faixas exclusivas para ônibus em algumas vias da cidade. Em 2013, a iniciativa foi ampliada por seu sucessor, e as reclamações foram generalizadas, especialmente por parte dos motoristas de carro. Para ele, o que houve foi a perda de uma faixa que poderia ser utilizada. Conforme reportagem do jornal **Agora**,

“Está muito complicado. O acesso por aqui é normal, tranquilo”, disse Marcelo Faustino, gerente de produtos. **“Não concordo com corredores e faixas nas marginais, porque não há uma grande quantidade de linhas passando por aqui.** As pessoas preferem pegar o trem. É só observar, os ônibus estão vazios”, completou. (TUFANO, 2013a, grifo nosso)

A iniciativa de alocar faixas exclusivas para a circulação de ônibus é nitidamente uma política que visa a melhorar as condições de mobilidade cotidiana, especialmente porque reduz o tempo de deslocamento. Estudos da CET (2013) apontam um ganho médio de 46% na velocidade dos ônibus nas faixas exclusivas, conforme aferição da velocidade média dos ônibus no período entre 22 de fevereiro de 2013 e 9 de setembro de 2013: ela passou de 14,3 km/h para 20,8 km/h. Motoristas e passageiros dos ônibus comemoram. Conforme Tufano (2013), a percepção dos motoristas é a de que

“Está muito mais rápido” afirmou Cláudio Correia dos Santos, motorista da linha Jardim Quarto Centenário – Praça da Sé. (TUFANO, 2013b)

O trajeto citado na reportagem, que antes era percorrido em uma hora, passou a ser realizado em 30 minutos após a implantação das faixas exclusivas. Os passageiros também comemoram: “Sexta-feira fui trabalhar de carro e gastei duas horas e meia. Hoje vim de ônibus e vou economizar meia hora. O carro não está compensando”. Esse é o veredicto de

¹¹⁴ A título de ilustração, o jornal **Folha de São Paulo** de 30 de agosto de 2013 festejava o fato de o número de ciclistas mortos nas ruas ter diminuído de 26 para 15 na comparação entre o período de janeiro a maio de 2012 e de 2013 (NÚMERO, 2013).

Marcelo Diniz, assistente financeiro, que mora na Cidade Dutra, na zona Sul, e trabalha em Perdizes, na zona Oeste. (TUFANO, 2013b)

Para melhorar as condições de mobilidade cotidiana numa área com as dimensões da metrópole paulistana, a priorização do transporte coletivo é fundamental. Nesse sentido, a adoção das faixas exclusivas para os ônibus reflete-se diretamente na dimensão temporal, pois elas possibilitam a esses veículos melhores condições de fluidez, já que assim eles podem circular à margem dos congestionamentos.

O termo “congestionamento” guarda em si um conjunto de significados de aceção comum e de uso popular. De maneira geral, os termos “congestionamento” ou “engarrafamento” dizem respeito às longas filas de veículos dispostas pelas ruas da metrópole.

Etimologicamente, a palavra “congestionamento” provém da patologia congestão, que significa afluência anormal do sangue em vasos sanguíneos que compõem os órgãos ou partes de um organismo, conforme indica o **Dicionário Etimológico Nova Fronteira da Língua Portuguesa** (CONGESTIONAMENTO, 1982). Derivada dessa interpretação, a congestão nasal designa a afluência anormal de secreção nas vias respiratórias. Analogamente, os congestionamentos automobilísticos se referem a um fluxo “anormal” de veículos às vias de circulação das cidades. Dado que o vocábulo “anormal” pode designar algo excepcional, imprevisto, irregular ou mesmo insólito, é importante ressaltar que, neste caso, o vocábulo “anormal” mantém o sentido de ter uma intensidade superior àquela apresentada em situação de normalidade.

Consultando os dois mais populares dicionários de língua portuguesa, encontramos as seguintes definições para o verbete “congestionamento”: segundo o **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa** (CONGESTIONAMENTO, 2008, p. 1.343), ele se refere ao “acúmulo de veículos, que dificulta o trânsito, engarrafamento.”; já o **Grande Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa** (CONGESTIONAMENTO, 2009, p. 1.488) o define como a “impossibilidade de circulação (em vias, portos, locais públicos) por excesso de pessoas, veículos, etc. Engarrafamento.” As duas definições referenciam-se no sentido etimológico do termo, pois focalizam o grande fluxo de veículos.

Na aceção técnica, a noção de congestionamento ganha elementos importantes que, normalmente, não são considerados na interpretação popular mais corrente, tampouco na versão dicionarizada. Segundo o Ipea (1998, grifo nosso),

O conceito de congestionamento está vinculado aos de **capacidade da via** e de **nível de serviço**. 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.

Em geral, a noção de congestionamento é mais associada ao sentido de capacidade da via que ao nível de serviço. Todavia, de um ponto de vista técnico, o nível de serviço é uma definição importante, pois é ele que determina os elementos relacionados à facilidade ou dificuldade de realização das manobras, o que, na prática, é o fator que gera o congestionamento, pois a impossibilidade de manobrar reduz a capacidade de movimentação de um veículo, o que dificulta ou obstaculiza a fluidez. Portanto o congestionamento decorre da maior ou menor fluidez no desenvolvimento de um percurso.

Segundo o Ipea (1998), os congestionamentos podem ser classificados em seis níveis, de A a F, segundo a qualidade do fluxo.

Tabela 4 – Níveis de fluidez rodoviária

Nível A	Fluxo livre, nenhuma restrição a manobras ou a velocidades operacionais.
Nível B	Fluxo estável, sem restrições de manobras ou de velocidade operacional.
Nível C	Fluxo estável, mais restrições.
Nível D	Aproximação de fluxo instável.
Nível E	Fluxo instável, algumas paradas.
Nível F	Fluxo forçado, muitas paradas.

Fonte: Ipea (1998).

Há ainda que se ressaltar que, para o Ipea (1998, grifo nosso),

Os índices de congestionamento são calculados a partir da definição de **tempos de percurso**, ou relações volume/capacidade, aceitáveis para cada tipo de via. Definidos estes limites, todo **tempo de percurso adicional** é considerado congestionamento.

A partir das posições apresentadas, entendemos que os congestionamentos são fenômenos caracterizados por uma condição de circulação que envolve o fluxo de veículos nas vias de circulação viária e um dispêndio de tempo adicional à condição normal de fluidez da via.

Assim, retomemos o cerne das acepções dos vernáculos que constam dos dicionários de língua portuguesa (CONGESTIONAMENTO, 1982; 2008; 2009), e ao mesmo tempo consideramos também a elaboração do Ipea (1998), dado que, numa situação em que há a

ocorrência de paradas, inevitavelmente o tempo *normal* de percurso não será realizado e haverá a necessidade de se utilizar um tempo *adicional*.

Na elaboração acima apresentada, os adjetivos “normal” e “adicional” só fazem sentido quando circunscritos a contextos específicos, tanto no tempo quanto no espaço, fundamentalmente porque o tempo é uma dimensão abstrata, cuja apreensão é social. Ou seja, o que hoje pode ser considerado moroso, pode ter sido célere em outros momentos.

Atualmente, a força e a velocidade potencial oferecidas pelos propulsores que equipam os carros são muito superiores às aquelas oferecidas pelos motores dos carros mais antigos; assim, o que se compreende hoje por tempo normal e adicional é diferente do que se entendia outrora, graças às novas técnicas embarcadas nos carros. Paradoxalmente, no momento em que as técnicas potencializam a consecução de percursos em tempos mais reduzidos, as condições de realização da circulação impedem a concretização dessa possibilidade.

O tempo, embora seja uma dimensão imaterial, abstrata, é uma construção social fundamental, exatamente porque se desenvolve de forma não abstrata. Em sua reflexão sobre o tempo, Elias (1998, p. 14, grifo nosso) sugere que

Tomemos o exemplo de um barco. Seria estranho pretendermos que o barco tivesse o mesmo estatuto ontológico do mar ou do rio. Não menos estranho seria declararmos que o construtor do barco adaptou-se a um conceito transcendental de barco que existiria em si, fora de todo e qualquer ensinamento e independente de toda e qualquer experiência dos rios ou dos oceanos, ainda que o objetivo de um barco seja, de fato, navegar por eles. É claro que o barco foi construído pelo homem com um objetivo definido e que, se não existissem seres vivos de tipo semelhante, não haveria tempo e não encontraríamos relógios nem calendários.

É certo que o barco, objeto pensado para exercer certa função, não foi pensado de maneira independente do meio onde navegará. Nesse caso, o meio líquido situa-se, para a reflexão em vista, num patamar que subordina a ele a função do barco. O mar ou rio, o meio líquido, constitui-se como referência para a construção do barco; coube àqueles que refletiram sobre o meio líquido ao longo do tempo acumular conhecimentos que permitiram criar e aperfeiçoar um objeto que apreendia em si certas potencialidades as quais lhe permitiam navegar.

O tempo é, precisamente, uma categoria ontológica, abstrata, inapreensível em termos materiais e que, assim como o mar, no exemplo de Elias (1998), constituiu-se num patamar subordinador. A humanidade também precisou acumular conhecimentos para poder apreender e transformar o fluxo permanente e ininterrupto em unidades-modelo (as horas), capazes de serem reproduzidas e transpostas em certo objeto: o relógio.

Independentemente dos homens e de suas vontades, o devir é natural: não se altera a transformação do dia em noite, a passagem das estações do ano. Foi a apreensão intelectual de que cada um desses acontecimentos naturais possuía certa periodicidade que possibilitou a criação de unidades-modelo reprodutíveis e passíveis de serem consentidas socialmente. Em suma, ao longo da história, foi possível apreender uma abstração, reproduzindo-a socialmente. Como diz Elias (1998, p.15, grifo nosso),

o tempo é algo que se desenvolveu em relação a determinadas intenções e a tarefas específicas dos homens. Nos tempos atuais, o tempo é um instrumento de orientação indispensável para realizarmos uma multiplicidade de tarefas variadas.

Henri Lefebvre (1983, p. 34, grifo nosso)¹¹⁵ nos diz que

O relógio não representa apenas o tempo; ele eleva a **mediação temporal à mediação social**. Estabelece o **tempo social**: mensurável-medido-mensurante.

Compreendemos que o tempo é um fluxo natural do devir sobre o qual não possuímos capacidade de ingerência; não obstante sua dimensão natural, há uma dimensão social, operacionalizada em um objeto – o relógio – que produz uma representação do tempo. Como diz Elias (1998, p. 15, grifo nosso),

Nas sociedades avançadas, os relógios ocupam um lugar eletivo dentre os dispositivos destinados a **representar o tempo, mas não são o tempo**, este tem em si mesmo, **um caráter instrumental**, mas de um tipo particular.

É essa dimensão do tempo, instrumentalizado, traduzido como unidade de medida de um devir. Tempo que, uma vez não questionado socialmente, é transformado em unidade de medida para a mensuração das atividades cotidianas. Medidas que envolvem desde a remuneração salarial até a mensuração do tempo de percurso de certa distância. Interessa-nos, fundamentalmente, esse caráter social do tempo, porque a sociedade muda e, portanto, mudam também as percepções acerca do tempo.

Há na ideia de *percurso* uma junção das categorias espaço e tempo que é consubstanciada na noção de *distância*. Um percurso sempre envolve uma distância que é percorrida em certo tempo. Embora a distância seja objetivamente uma medida espacial, é comum a referência a ela como uma unidade temporal. Milton Santos (1996, p. 119) afirma a

¹¹⁵ No original. “*El reloj no se contenta con representar el tiempo; eleva la intermediación temporal de lo vivido a la mediación social. Establece el tiempo social: mensurable-medido-mensurante.*”

necessidade de considerar “o tempo não apenas como transcurso ou intensidade, mas, igualmente, como extensão, ficando perto de entender, de um ponto de vista geográfico, essa noção de extensão ou de evento, já referida por Whitehead (1919) e outros filósofos.”

Pensando na circulação viária e nos congestionamentos na metrópole, propomos desdobrar a categoria tempo em algumas dimensões distintas, de tal forma que possamos matizar a realidade em questão.

Uma dimensão do tempo observada nas condições de circulação é expressa pelo conceito de fluidez, que se reflete no tempo de permanência transitando pela via.

Para Vasconcellos (1985, p. 15), a fluidez “implica a ausência de impedimentos à passagem”. Consideramos tal colocação como exagerada, pois a própria materialidade do mundo coloca-se como impedimento à passagem. Assim, entendemos por fluidez a possibilidade de realizar deslocamentos na velocidade normatizada e consentida socialmente, sem a necessidade de uso tempo adicional, portanto sem congestionamento. Em outras palavras, a fluidez produz o parâmetro social que referencia o *quantum* de tempo considerado *normal* e *adicional*.

O consentimento social da temporalidade é fundamental para a discussão acerca da mobilidade cotidiana; numa metrópole tão diversa como São Paulo, os tempos de deslocamento para a realização das atividades cotidianas são muito diferentes. É notória a diferença de tempo de deslocamento nas áreas centrais e nas áreas periféricas da metrópole, e há uma inequívoca relação entre o rendimento médio da população e o tempo médio de deslocamento. Em linhas gerais, verifica-se que nas subprefeituras onde os rendimentos são maiores os tempos de deslocamento são menores, e vice-versa.

Mapa 18 - Município de São Paulo - Renda *per capita* (2010)

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/
Departamento de Estatística e Produção de Informação – Dipro;
Fundação Seade baseado no Censo 2010

Elaboração: André S. B. Souza
Organização Cartográfica: Ewerton Talpo, Julho de 2013

Projeção UTM
Fuso 23° S
Datum: South American 1969

Escala
0 2 4 8 Km

Mapa 19 - Município de São Paulo - Renda média da população (2010)

Mapa 20 - Município de São Paulo - Tempo médio de deslocamento casa-trabalho (2010)

Mapa 21 - Município de São Paulo - Tempo de deslocamento casa/trabalho (2010)

Como já indicamos, as áreas da cidade onde se verificam as melhores condições de renda são também aquelas mais bem estruturadas, inclusive em termo de infraestrutura de transporte coletivo, inclusive ferroviário.

Mapa 22 - Município de São Paulo - Terminais de ônibus (2013)

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/
Departamento de Estatística e Produção de Informação – Dipro;
SPTrans, 2013 (www.sptrans.com.br/terminais/)

Elaboração: André S. B. Souza
Organização Cartográfica: Ewerton Talpo, Julho de 2013

Projeção UTM
Fuso 23° S
Datum: South American 1969

Escala

0 2 4 8 Km

Mapa 23 - Município de São Paulo - Infraestrutura de transporte coletivo (2013)

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/
Departamento de Estatística e Produção de Informação – Dipro;
Metrô (Companhia do Metropolitanode São Paulo)
Secretaria dos Transportes Metropolitanos, 2008

Elaboração: André S. B. Souza
Organização Cartográfica: Ewerton Talpo, Julho de 2013

Projeção UTM
Fuso 23º S
Datum: South American 1969

A existência de infraestrutura de transportes torna mais fácil a decisão de não utilizar o carro. Em livro lançado recentemente, Frankel e Serva (2012, grifo nosso) afirmam:

São Paulo foi feita para os carros.
 Quem conhece SP já ouviu essa frase.
 Sinceramente, é impossível discordar. Mas, se no passado parecia uma solução, o carro hoje, fica cada vez mais nítido, é um inescapável problema. (...)
 Um dia o problema ficou tão grande passou a virar solução.
Pessoas que não aguentavam mais perder horas cotidianas no trânsito decidiram reinventar-se. (...)
 Ao reinventar-se, essas pessoas iniciaram a reinvenção de São Paulo.

As primeiras declarações relativas ao modo como a cidade foi produzida, aos carros e aos correspondentes problemas nos parecem inequívocas. Todavia as afirmações seguintes sugerem a necessidade de uma investigação mais acurada: será que todos que não aguentam mais perder horas cotidianas no trânsito têm a opção de reinventar-se, ou esta reinvenção é privilégio reservado a algumas parcelas da população?

O corpo do livro nos dá uma resposta precisa: ao mapearmos os pontos por onde circulam os sujeitos retratados no livro, verifica-se que todos, sem exceção, circulam majoritariamente em um perímetro pequeno da metrópole onde há ampla infraestrutura de transportes. Apenas o jornalista Milton Jung não circula em áreas contidas no interior da zona o rodízio, seus trajetos se concentram no bairro do Morumbi, área nobre e tradicional da metrópole.

Nesse contexto, é possível não utilizar os carros. Embora seja desejável, decerto não é toda a população da metrópole que dispõe das mesmas condições que as personalidades retratadas no livro.

Figura 8 – Vivendo em São Paulo sem carro (2012)

Mapeamento elaborado pelo autor da tese com base nos endereços fornecidos pelos sujeitos retratados no livro *Viver em São Paulo sem carro* (2012)

As parcelas da população que habitam essas áreas mais estruturadas desfrutam do tempo como um recurso social valioso, por disporem de vantagens concernentes às características locais. Como diz Miralles-Guasch e Cebollada (1999), o “tempo, como um recurso social (coletivo e individual) escasso, também se inclui como um custo de deslocamento.”¹¹⁶ Esse custo, que é maior para uns e menor para outros, em São Paulo mostra-se de forma dramática, como vemos em nossos mapas 20 e 21

Em estudo recente, publicado pelo Ipea, Pereira e Schwanen (2013, p. 19) chegam a conclusão semelhante, após analisarem os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (PNAD) entre 1992 e 2009:

Via de regra, a população mais rica tende a gastar menos tempo nos deslocamentos casa-trabalho do que os mais pobres. Na média das áreas metropolitanas analisadas, os mais pobres gastam quase 20% a mais de tempo do que os mais ricos se deslocando para o local de trabalho.

¹¹⁶ No original: “(...) tiempo, como un recurso social (colectivo e individual) escaso, también se incluye como un coste del desplazamiento.”

Gráfico 12 – Deslocamento casa-trabalho dos trabalhadores localizados no primeiro e no último decis de renda, nas regiões metropolitanas brasileiras (1992-2009)

Fonte: Pereira e Schwanen (2013, p. 19).

As parcelas da população que gozam de menores rendimentos e não dispõem das vantagens locacionais são deveras penalizados, na medida em que, como diz Santos (1988, p. 47, grifo nosso),

Morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos. É o mesmo que se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho que tomam horas e horas?

Finalizando, Carme Miralles-Guasch (2013) é enfática ao apontar que os problemas na circulação, obviamente com grandes diferenças, atingem a todos, pois uma “cidade [em] que a população perde muito tempo entre os lugares é uma cidade que perde dinheiro. Ultrapassa as classes sociais: rico ou pobre, você continuará parado.”

Os congestionamentos atingem a todos porque são fenômenos que se desenvolvem no espaço público. Espaço que acaba por se constituir como verdadeiras arenas de combate, uma vez que nelas os diferentes agentes envolvidos (veículos e pedestres) no trânsito lutam por espaço. Nesse sentido, as vias são alçadas ao centro de uma disputa que, em última análise, refere-se a discuti-las como *espaço público privatizado*, na medida em que a estruturação do sistema de transportes vem sendo construído de modo a privilegiar o uso de um meio de transporte privado e individual.

A analogia com as arenas tem aqui um fito muito específico: demarcar a violência no trânsito da metrópole paulistana. Os conflitos entre os meios de transporte transparecem em números semelhantes àqueles aferidos em áreas de combate, e tornam-se mais sombrios quando se verifica que a violência no trânsito não é uma questão recente, fruto desta época de profusão dos carros por diversas áreas da cidade. Vasconcellos (1999, p. 86) diagnostica que ao longo dos anos 1960 e 1970 esse era um assunto capital:

Nessa época, são intensas as discussões sobre a problemática geral dos acidentes, e consequentemente sobre a forma de combatê-los, tendo sido muito criticada pelos jornais O Estado de São Paulo e Jornal da Tarde (...) No período 1974-75 a Revista Veja publica 17 matérias sobre acidentes de trânsito.

Quase quatro décadas depois, ainda é comum que os jornais noticiem um sem-número de casos de violência no trânsito. Os dados anuais são alarmantes: em 2012 foram 61 mil

mortes no Brasil, segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV, 2012). A CET (2011b) contabiliza os dados relativos à cidade de São Paulo, que apresentou em 2010 1.231 vítimas fatais: o maior contingente delas era composto por pedestres – 540 vítimas que andavam a pé quando sofreram acidentes de trânsito e foram a óbito nas vias da maior cidade brasileira, acompanhado por 438 motociclistas, 201 motoristas ou passageiros de carros e 52 ciclistas que faleceram.

Esses números deixam claro que o trânsito em São Paulo é violento, e os congestionamentos causam não apenas transtornos à mobilidade e à vida, como também prejuízos das mais diversas naturezas. Todavia alguns negócios se realizam, precisamente, em função da existência dos congestionamentos.

7.4 O CONGESTIONAMENTO É ESSENCIAL: A MOROSIDADE DO TRÁFEGO E A FLUIDEZ DOS NEGÓCIOS

O trânsito é o ambiente onde motoristas autônomos ou a serviço de empresas realizam e lucram com seus serviços, sejam eles condutores de ônibus, caminhões ou táxis. Mas os congestionamentos também criaram ou, ao menos, potencializaram determinadas atividades ou serviços, situados nos mais diversos setores econômicos, que podem pertencer aos chamados circuitos superior ou inferior da economia, conforme conceituação de Santos (2008)¹¹⁷.

Nos caminhos da metrópole, uma das atividades mais características relacionadas ao espaço da circulação é a atividade dos camelôs, que disputam cruzamentos ou vias com longos congestionamentos – os “pontos” –, e uma vez estabelecidos disputam a possibilidade de vender seus produtos ante os diversos outros vendedores que partilham o mesmo ponto. Mas há outras atividades, como uma rádio cujo foco principal é noticiar as condições espaciais relacionadas à circulação viária, à mobilidade urbana e, porque não dizer, aos congestionamentos, na cidade de São Paulo.

Existem ainda serviços de monitoramento do trânsito realizados via aplicativo de celular, que mesclam o tradicional procedimento de localização, via GPS, com informações e dados alimentados pelos ocupantes de um carro, seja o motorista, seja o acompanhante.

¹¹⁷ A publicação original é de 1979.

Consideramos cada uma dessas atividades no *corpus* da teorização sobre os circuitos da economia urbana proposta por Milton Santos (2008). De modo sintético, o circuito inferior conta com trabalho intensivo, pouco capital, organização primitiva, mão de obra abundante que não vive necessariamente de salário, com produtos e serviços que não dependem da publicidade e cujos preços são passíveis de negociação entre cliente e compradores.

Já o circuito superior compreende atributos opostos, tais como o uso de capital intensivo, organização burocrática, volumosos capitais envolvidos, trabalho assalariado, e no qual a publicidade é parte fundamental e os preços dos produtos e serviços são fixos e determinados de modo impessoal.

Objetamos que essa classificação é imprecisa, não por falta de rigor do pesquisador que a propôs, mas porque as atividades econômicas, à medida que se desenvolvem, ficam mais complexas e híbridas, misturam-se, dificultando-se assim o discernimento das etapas e elementos que as constituem. De todo modo, associamos os vendedores ambulantes ao circuito inferior da economia, e a rádio e os aplicativos para *smartphones* ao circuito superior.

Nas vias mais congestionadas e em seus semáforos, encontramos diversas pessoas – artistas de rua, pedintes e, principalmente, vendedores. Estes são muitos, e ofertam os mais diversos tipos de produtos, desde balas e doces até carregadores e suportes de celulares: é farta a oferta de produtos nos semáforos da metrópole.

Em 2002, a revista **Veja São Paulo** estimava a existência de dois mil vendedores ambulantes nos semáforos da metrópole, com renda média mensal de R\$ 1.000,00¹¹⁸ por vendedor (MORAES, 2002). Derivada dessa atividade surgiu a Associação dos Trabalhadores dos Semáforos e Ruas das Cidades do Estado de São Paulo, presidida pelo advogado Prinspinho Argolo Príncipe, a qual, segundo seu presidente,

Funciona como um ponto de táxi. Só quem é dono do lugar pode trabalhar ali. (...) Não vetamos a entrada de ninguém, desde que a pessoa pague o crachá e a mensalidade. (MORAES, 2002)

Na época, a associação cobrava R\$ 10,00 para a manutenção do cadastro que dava direito ao crachá. A identificação funcionaria como uma forma de assegurar aos motoristas que se tratava mesmo de vendedores e não de possíveis criminosos infiltrados entre os ambulantes; além disso, o presidente da associação ofereceria suporte jurídico a seus clientes, defendendo o “*direito*” dos vendedores.

¹¹⁸ Em 2002, o salário mínimo era de R\$ 200,00.

A palavra “direito” aparece entre aspas porque desde 1997 está em vigência na cidade uma lei que proíbe a comercialização de produtos e a prestação de serviços nos semáforos da cidade, a Lei nº 12.318, de 16 de abril de 1997 (SÃO PAULO, 1997a, grifo nosso), que em seus primeiros artigos assim dispõe:

Art. 1º - Fica vedada a comercialização de mercadorias e prestação de serviços de qualquer espécie em cruzamento de vias públicas do Município de São Paulo.

Art. 2º - Considera-se prestação de serviços, para a finalidade prevista na lei 12.318, de 16 de Abril de 1997, e neste Decreto, o exercício ou desempenho de quaisquer atividades materiais ou intelectuais para terceiros, excetuados os serviços públicos.

Art. 3º - A proibição constante do artigo 1º se estende até uma distância de 15,00 (quinze) metros dos pontos de interseção das linhas definidas pelos prolongamentos dos alinhamentos dos lotes das faces das quadras que compõem as esquinas, conforme representado na peça gráfica, que constitui o Anexo Único, parte integrante deste decreto.

A lei existe, mas não há indicações de que venha sendo aplicada ou que ocorra fiscalização a respeito; trata-se de *letra morta*, a contar pelos inúmeros cruzamentos onde vendedores ambulantes se concentram. De fato, a atividade nos semáforos é intensa, havendo inclusive uma disputa pelos melhores pontos da cidade.

Figura 9 – Pontos mais cobijados pelos vendedores ambulantes
Fonte: Revista Veja São Paulo (2012)

Os pontos mais cobiçados pelos ambulantes nos cruzamento de São Paulo, segundo mapeamento da revista **Veja São Paulo** (MORAES, 2002), concentravam-se em áreas nobres da cidade, internas ao centro expandido, onde a renda média da população é alta. O que mostra que a área de atuação da supracitada associação era relativamente pequena.

Ao longo dos anos de 2011 e 2012, frequentamos os pontos mencionados na reportagem e conversamos com alguns vendedores, sendo que nenhum deles possuía um crachá ou qualquer outro elemento identificador, e apenas alguns deles disseram ter “ouvido falar” da “tal” associação – o que nos leva a pensar que ela tenha deixado de existir.

Nessas abordagens, de posse do mapa elaborado pela **Veja São Paulo** (MORAES, 2002), nos apresentávamos como pesquisador e perguntávamos que pontos cada vendedor considerava os mais cobiçados para trabalhar. Com base nas informações recolhidas, elaboramos um mapa que confirmava os pontos levantados pela revista e apontava outros semáforos e trechos de vias onde os movimentos de vendas eram considerados “bons”, com base no estabelecimento de um número de cinco citações para compor nosso mapeamento dos pontos mais cobiçados.

Mapa 24 - Município de São Paulo - Cruzamentos e vias preferidas pelos vendedores ambulantes - (2011)

0 1,5 3 6 9 Km
Datum horizontal - SAD - 69
Projeção - Universal Transversa de Mercator

Id	cruzamento
1	Rebouças x Henrique Schauman
2	Brasil x Atlântica
3	Bandeirantes x Maracatins
4	Rebouças x Oscar Freire
5	Estados Unidos x 9 de Julho
6	Estados Unidos x Gabriel Monteiro da Silva
7	Ibirapuera x Eucaliptos
8	Domingos de Moraes x Sena Madureira
9	Lineu de Paula Machado x São Valério
10	Vital Brasil x Pça Jorge de Lima
11	Marginal Tietê x Dutra
12	Marginal Tietê x Pte do Limão
13	Estado x Tiradentes
14	Pompéia x Turiassu
15	Pompéia x Francisco Matarazzo
16	Celso Garcia x Salim Farah Maluf
17	Juscelino Kubitschek x Bandeira Paulista
18	Vergueiro x Dr. José de Queirós Aranha
19	Aricanduva x Itaquera

Legenda

- Pontos preferenciais dos ambulantes
- ▨ Zona do Rodízio
- limites municipais
- logradouros

Fonte: Entrevistas do autor e Associação dos Trabalhadores de Semáforos e Ruas das Cidades do Estado de São Paulo.
Elaboração: André Baldráia
Organização Cartográfica: Marília Araujo Roggero

Nesse processo de procurar os lugares, vias e cruzamentos mais cobijados pelos vendedores ambulantes de São Paulo, visitamos alguns dos locais indicados por eles. No cruzamento da avenida do Estado com a avenida Tiradentes, chamou nossa atenção a presença de muitos vendedores usando um colete laranja. Ao indagarmos a respeito, eles nos disseram que os policiais que patrulham a área sugeriram-lhes utilizar alguma forma de identificação, pois ao longo de toda a extensão da avenida Tiradentes existem, além dos vendedores, usuários de drogas e pedintes, que se confundiam com os vendedores e dificultavam o trabalho da polícia. A sugestão foi aceita, e assim foi fundada a Associação dos Vendedores dos Faróis da Avenida Tiradentes.

Nos outros pontos mapeados por nós, verificamos a existência de muitos vendedores e não encontramos nenhuma outra associação.

O chamado comércio ambulante não é exclusivo de cruzamentos e vias da cidade, mas a existência de congestionamentos permitiu a formação de um nicho específico de atuação, e a extensão alcançada pelo fenômeno possibilitou o surgimento de outros negócios, tais como uma rádio cujas principais atrações são as condições de circulação na cidade.

A rádio SulAmérica Trânsito estreou no *dial* paulistano e nas ondas da internet em fevereiro de 2007, inovando ao constituir um meio de comunicação que trata especificamente dos congestionamentos. Muitas outras rádios possuem um boletim sobre o trânsito que conta com informações provenientes do monitoramento de tráfego da CET e de helicópteros utilizados esse fim. São estações de rádio¹¹⁹ como a CBN e a Nova Brasil FM, que, entre noticiários, no caso da primeira, e da programação musical, no caso da segunda, abrem espaço para diminutos e, por conseguinte, “desatualizados” boletins sobre a situação do trânsito na cidade.

A Rádio SulAmérica Trânsito inova ao manter equipes no estúdio e na produção voltados à atualização constante das informações sobre as condições de tráfego. Para tanto, são utilizados monitores que acompanham as câmeras das concessionárias das rodovias cujo tráfego afluí em direção à metrópole e outras câmeras voltadas ao monitoramento da situação instantânea de alguns dos mais importantes corredores viários da cidade; a rádio conta também com uma equipe de repórteres circulando pelas vias da cidade para verificar a condição momentânea e transmitindo ao vivo por meio de rádios de comunicação; por fim, conta com boletins aéreos, com informações de repórteres que sobrevoam a cidade em

¹¹⁹ Praticamente todas as rádios do *dial* possuem boletins sobre o tráfego na cidade. Rádios como a Kiss FM passaram a apresentar boletins das condições de tráfego com informações obtidas a partir de helicópteros.

helicópteros nos horários de pico e ao meio-dia. Em suma, existem equipes voltadas à constante atualização das condições de circulação viária na metrópole e alguns pontos da RMSP¹²⁰.

É interessante verificar que as condições de circulação da cidade que, teoricamente, constituem um problema para ela, acabam por permitir a constituição de um rentável produto de mídia¹²¹. E não se trata de um produto qualquer, uma rádio normal que toca música ou fornece notícias, mas de um veículo que tem a possibilidade de alterar os fluxos de circulação na cidade mobilizando potencial e simultaneamente um conjunto de veículos para outras direções, como afirma Ronald Gimenez, editor-chefe da rádio (ver entrevista completa na seção de Anexos):

As empresas perceberam que os ouvintes dessa rádio estão em deslocamento, fundamentalmente. Uma pessoa em deslocamento é alguém que está mais próximo do consumo do que outras. Ele pode decidir mudar o caminho dele para fazer uma compra. São pessoas que vivem dentro do carro. Então, o mercado automobilístico investe fortemente na rádio. Mas muitos anunciantes já perceberam que essa questão da mídia em trânsito é muito importante. Imagina você ter uma via de fluxo fundamental, como é a marginal do rio Tietê, com milhares de carros passando ao mesmo tempo, e você manda uma mensagem publicitária que naquela via, em determinado lugar, tem uma promoção “X” naquele momento. As pessoas que estão no carro têm um poder muito maior de decidir do que quem está em casa.

As informações transmitidas ao vivo pelas ondas do rádio visam a conferir fluidez ao tráfego, alterando as condutas de circulação através da indicação de caminhos alternativos – a maioria dos motoristas que circulam cotidianamente no interior da metrópole perfaz trajetos que, preferencialmente, utilizam as vias mais movimentadas e que servem ou serviram de caminho para os ônibus urbanos –, que podem auxiliar os motoristas a escapar dos congestionamentos mais expressivos. Essa tarefa poderia obter mais êxito se o traçado viário da metrópole paulistana não tivesse uma forma híbrida, cujas vias construídas a partir da segunda metade do século XX se justapuseram a um traçado de orientação radial que conduz os fluxos viários em direção ao centro, o qual recebe grande número de veículos, centraliza o

¹²⁰ Em determinados períodos houve repórteres destacados especialmente à cobertura das condições de circulação viária na cidade de São Bernardo do Campo.

¹²¹ Uma parte da verba publicitária da rádio é proveniente de inserções comerciais de produtos voltados ao consumidor motorista. São propagandas de aparelhos de GPS, seguros, concessionárias, montadoras e empreendimentos imobiliários. E, ao menos em duas ocasiões, houve uma repórter especialmente destacada para a divulgação de empreendimentos imobiliários, um na Vila Leopoldina, zona Oeste do município de São Paulo, e outro no município de Osasco, na zona oeste da RMSP.

congestionamento e espalha o problema de circulação às vias que levam em direção ao anel nos horários de pico.

A certeza de que os problemas de circulação na cidade se estendem por áreas muito maiores que aquela monitorada pela CET – apenas 868 km de vias dos 17 mil existentes na metrópole – levou a Rádio SulAmérica Trânsito, em parceria com o Portal Maplink, a desenvolver outro sistema de monitoramento das condições de fluidez viária, com amplitude espacial potencialmente superior.

No sistema da CET, um observador da empresa fica no alto de um prédio e utiliza um veículo específico observado na via como referência. O agente verifica quanto tempo o veículo em questão demorou a percorrer um determinado trecho, anota e repassa a informação à central, que atualiza o sistema com base nesses dados e nas imagens captadas através das câmeras de monitoramento instaladas em diversas vias da cidade. A partir dessas informações, produz-se um mapa. (CET, [s.d.]a)

Já o método utilizado pela rádio utiliza dados de aparelhos de GPS com o sistema da empresa, embarcados em carros. O sistema localiza esses veículos e determina a velocidade de deslocamento. O conjunto das informações obtidas pelos mais de 800 mil carros que alimentam o banco de dados permite a construção de um mapa mais abrangente que aquele produzido pela CET. (MAPLINK, [s.d.]b)

A diferença entre os métodos de coleta empregados por cada uma das empresas e a abrangência de cada um dos monitoramentos refletem-se nos números publicados: enquanto em 2013 a CET aferiu o recorde de congestionamento de 300 km no dia 26 de julho, o sistema da rádio apontou o recorde de 763,69 km de vias intrafegáveis, em 14 de junho.

Em última análise, o fato de a rádio SulAmérica Trânsito ter como material de trabalho os congestionamentos é uma contradição em si, pois, se seu objetivo é oferecer informações que confirmem fluidez e eliminem os pontos de constrição ao tráfego de veículos, supondo que ela obtivesse êxito e o objetivo de assegurar a fluidez se efetivasse, a própria existência da rádio perderia o sentido – e cabe aqui salientar que, embora tenha um aspecto de prestação de serviço, ela é também e antes de tudo um empreendimento, um negócio, com objetivos determinados como qualquer outra empresa no sistema capitalista.

Por fim, gostaríamos de tratar do aplicativo para celular lançado pela rádio. Funcionando em *smartphones*, ele possibilita ao usuário não apenas ouvir a rádio, mas também obter informações extraídas de seu sistema de monitoramento, além de colaborar

individualmente com o envio de informações, como a existência de alagamentos, buracos ou acidentes que impedem ou dificultam a circulação.

André dos S. Baldraia Souza / 1º abr. 2013

Foto 19 – Aplicativo da Rádio SulAmérica Trânsito

Mas, nesse nicho dos aplicativos para celulares, o de provavelmente maior notabilidade foi o *Waze*, pois ele foi pioneiro ao produzir um mapeamento das condições de circulação com base nas informações passadas pelos usuários do sistema, um sistema colaborativo de caráter *bottom-up*.

O aplicativo tornou-se mais conhecido após um fracasso da companhia Apple no lançamento de seu aplicativo próprio de mapeamento, em 2012. Diversos usuários pelo mundo retrataram erros grotescos de localização mesmo em pontos conhecidos mundialmente, como o Coliseu, em Roma, e imprecisões, como a Praça da Sé que aparece como Parque da Sé. O jornal **Folha de São Paulo** listou outros erros verificados no Brasil e em São Paulo (ORRICO, 2012).

Ao se desculpar publicamente pelos erros, o *Chief Executive Officer* (CEO) da Apple indicou sistemas de mapeamento que poderiam ser utilizados para corrigir as falhas do sistema apresentado por sua empresa; um deles foi o *Waze*, que se tornou extremamente popular e valorizado, sendo disputado pela própria Apple e mais dois gigantes empresariais da internet: Facebook e Google. Foi este que adquiriu o serviço, por US\$ 1,3 bilhão, no último mês de junho.

O *Waze* construiu a base do mapeamento, mas seu diferencial é que os dados que alimentam seu banco de rotas são inseridos pelos usuários, indicando os melhores caminhos com base nas experiências dos motoristas. Embora seja um sistema global, ele tornou-se extremamente popular em São Paulo, onde sua comunidade de usuários montou até encontro presencial entre os mais ativos¹²². O tipo de informações passível de ser atualizada no *Waze* transformou-o num sucesso nas ruas paulistanas, marcadas pelas longas filas de veículos em busca das melhores rotas, dos trajetos mais livres e das fugas das *blitze* da polícia.

Foto 20 – Tela inicial do aplicativo Waze

Foto 21 – Interface normal do aplicativo Waze

Foto 22 – Interface de alimentação de dados do aplicativo Waze

Foto 23 – Inserções comerciais do aplicativo Waze

¹²² O evento ocorreu no Renaissance São Paulo Hotel, em 5 de agosto de 2012.

O funcionamento colaborativo, em forma de rede social, torna o *Waze* um sistema valioso para a divulgação de produtos e serviços: rapidamente, empresas como a operadora Tim, a montadora Fiat e o Banco Bradesco passaram a utilizar o aplicativo como ferramenta de divulgação de seus produtos e serviços junto às outras plataformas já tradicionalmente utilizadas por elas.

Não há indícios de que os congestionamentos irão cessar em curto prazo em São Paulo. Assim, o tema continuará oferecendo assuntos para revistas e, quem sabe, fomentando a existência de novos meios de comunicação como a rádio. Significa, portanto, dizer que novos produtos surgem e são oferecidos a partir de um problema cotidiano que consome o tempo e aflige milhares de pessoas.

8 OS ANÉIS E AS LINHAS DE RESTRIÇÃO À CIRCULAÇÃO

Sabemos que, ao longo das duas últimas décadas, a quantidade de carros que entrou em circulação nos caminhos da metrópole aumentou, sem que incrementos viários fossem realizados na mesma proporção, conforme podemos ver, por exemplo, em reportagem de Manso e Brancatelli (2011).

Figura 10 – A fórmula dos congestionamentos

Fonte: Manso e Brancatelli (2011).

Obras viárias votadas a reduzir os congestionamentos na cidade, como as “novas marginais”, foram feitas e entregues estritamente dentro do prazo definido¹²³. Ainda assim,

¹²³ As obras viárias foram entregues em 27 de março de 2010, seis dias antes do prazo para o então governador de São Paulo José Serra renunciar ao cargo para se candidatar à Presidência da República (BALZA, 2010).

apenas três anos após sua entrega, as novas pistas tornaram-se obsoletas para esse intento, como diz Monteiro (2012):

Os dados de 2012 mostram que os congestionamentos voltaram a subir, superando 2010 tanto de manhã (10%) quanto de tarde (7%). O aumento ocorreu mesmo após veículos pesados serem proibidos na marginal e em outras vias, em março de 2012.

Diante dessa situação, a PMSP decidiu ampliar as políticas de restrição à circulação de outros tipos de veículos na metrópole. Desta feita, as ações propostas não mais se circunscreviam à área do centro expandido, e outras áreas da cidade também passaram a ser objeto de intervenção. O mapeamento das áreas e a análise dessas políticas de restrição constituem o núcleo da reflexão deste último capítulo.

As medidas instituídas foram de duas naturezas: de um lado foram impostas restrições à circulação de ônibus fretados e caminhões em determinadas vias da cidade; de outro lado, foram segregadas algumas faixas ou trechos de faixas de algumas vias da cidade para a circulação exclusiva de ônibus urbanos.

8.1 AS MEDIDAS DE RESTRIÇÃO À CIRCULAÇÃO: AS ÁREAS E AS VIAS RESTRITAS

Circular pelos caminhos de São Paulo é uma tarefa árdua, e tem se agravado ao longo das últimas décadas, pois o índice de mobilidade motorizada¹²⁴ vem aumentando, elevando-se de 1,23 na Pesquisa OD de 1997 (METRÔ, 1997) para 1,29 na de 2007 (METRÔ, 2007). Quem usa os principais caminhos da metrópole sofre, seja ao recorrer ao transporte coletivo, seja ao utilizar um carro para se deslocar; e, quanto mais distante do centro, pior é a condição de circulação, de realização da mobilidade cotidiana. O transporte coletivo efetuado por ônibus oferece serviço de baixa qualidade: é caro, cheio e demorado; o longo espaço de tempo entre um ônibus e outro em cada linha, e a intensificação do conflito pelo uso da via – decorrente da disputa pelo uso do espaço para a circulação que envolve os ônibus, uma miríade de carros (que nos horários de pico chegam a ocupar cerca de 80% do leito) e alguns outros veículos – tornam as viagens muito demoradas. Em pesquisa realizada pela Rede Nossa São Paulo e pelo Ibope (2013) os temas transporte público e trânsito são apontados

¹²⁴ Número de viagens motorizadas por habitante.

desde 2007, primeiro ano em que a pesquisa foi realizada, como aspectos problemáticos da metrópole paulistana. O trânsito esteve sempre entre os aspectos mais problemáticos variando entre a segunda e a quarta colocação ao longo dos sete anos em que pesquisa é realizada, e na última pesquisa figurou na quarta posição suplantado apenas pelos problemas de saúde, segurança e educação. Já os carros encaram filas longínquas que atingem quilômetros de extensão, desde as bordas da cidade até a área do centro expandido, na qual os congestionamentos tornam-se mais intensos, a expressão mais visível do agravamento da crise da mobilidade.

Nos horários de pico do período da manhã e da tarde, os congestionamentos atingem vias distantes; na medida em que se aproxima o centro expandido, a velocidade média dos veículos torna-se cada vez menor, como mostra pesquisa realizada pela CET (2012).

Assim, podemos verificar que ao longo das últimas décadas houve um progressivo aumento da lentidão, que chegou a 140 km em 2008, no pico da tarde. Da mesma forma, a velocidade média na cidade continuou caindo, aferindo a marca de aproximadamente 15 km/hora também no horário de pico da tarde. (CET, 2012)

A partir de 2009 foi retomada a política de restrição à circulação de veículos (com a adoção de medidas relativas à circulação de caminhões e fretados) e os resultados mostraram positivos com a redução dos índices de lentidão nos horários de pico.

Gráfico 13 – Velocidade média do trânsito (2000-2011)

Fonte: CET (2011a).

Essas duas faixas de horário – pico da manhã (das 7 às 10 horas da manhã) e pico da tarde (das 17 às 20 horas) – englobam o início e o fim do chamado horário comercial,

coincidindo com os fluxos de entrada e saída do trabalho de boa parte da população. No horário da tarde, a movimentação é ainda maior, porque ao fluxo de trabalhadores juntam-se os outros decorrentes do fluxo diário da população, resultando em um número maior de vias com problemas de fluidez.

Mapa 25 - Município de São Paulo - Vias mais lentas no horário de pico da manhã - (2010)

Legenda

Vel. média

- 0 - 13,6
- 13,7 - 18,1
- 18,2 - 22
- 23 - 32
- Zona do Rodízio
- limites municipais

0 1,5 3 6 9 Km

Datum horizontal - SAD - 69
Projeção - Universal Transversa de Mercator

Fonte: Dados extraídos do mapa do Ranking da Lentidão de São Paulo, elaborados com base na pesquisa da monitoração da fluidez CET, 2010. Disponível em www1.folha.uol.com.br/saopaulo/954805-ranking-das-vias-mais-lentas-de-sao-paulo.shtml
Elaboração: André Baldráia
Organização Cartográfica: Marília Araujo Roggero

Mapa 26 - Município de São Paulo - Vias mais lentas no horário de pico da tarde - (2010)

0 1,5 3 6 9 Km

Datum horizontal - SAD - 69
Projeção - Universal Transversa de Mercator

Legenda

Vel. média

- 0 - 13,2
- 13,21 - 18,1
- 18,11 - 25,6
- 25,61 - 41,71
- Zona do Rodízio
- limites municipais

Fonte: Dados extraídos do mapa do Ranking da Lentidão de São Paulo, elaborados com base na pesquisa da monitoração da fluidez CET, 2010. Disponível em www1.folha.uol.com.br/saopaulo/954805-ranking-das-vias-mais-lentas-de-sao-paulo.shtml

Nesse contexto, a PMSP decidiu retomar a política de restrição à circulação de veículos. À já conhecida zona do rodízio municipal de veículos foram adicionadas outras áreas de restrição: a Zona Máxima de Restrição aos Fretados (ZMRF) e a Zona Máxima de Restrição à Circulação (ZMRC); além dessas áreas, algumas vias, linearmente, passaram também a ser restritas. Essas restrições tiveram como fito impedir que veículos de maior porte circulassem pelas vias em questão, conferindo maior fluidez ao tráfego viário.

8.1.1 Zona do rodízio municipal de veículos

A chamada “zona do rodízio” foi instituída em 1997, através do Decreto-Lei 37.085/97 (SÃO PAULO - Município, 1997b), promulgado pelo então prefeito Celso Pitta. A medida dispõe a proibição seletiva à circulação de carros no centro expandido da cidade de São Paulo – a chamada zona do rodízio – e pune os condutores que desrespeitam a restrição com multas e pontos na carteira de habilitação. Desde 2009, também os caminhões passaram a ter de se submeter à restrição, que até então concernia apenas aos carros.

A medida obteve êxitos imediatos, mas a continuidade das políticas de estímulo ao consumo, inclusive por meio de isenções fiscais, e de uso dos carros, dada a baixa qualidade do transporte coletivo, fez com que os ganhos percebidos inicialmente, tanto ambientais, em termos de redução de emissões e de dispêndio de energia, quanto em termos de fluidez, fossem perdidos. Nas palavras de Geraque (2010),

Os índices de poluição, principalmente por ozônio e poeira, estão mais ou menos estabilizados, mas em níveis altos, indicam os registros.
O trânsito, principal alvo do rodízio em vigor, continua cada vez mais travado, por causa do aumento da frota.

Diante da restrição à circulação, algumas parcelas da população que dispõem de recursos¹²⁵, realizam algo tipicamente paulistano: a aquisição de um segundo veículo, um “reserva”, mormente de menor preço, para ser utilizado nos dias em que o primeiro carro, o “titular”, não pode circular. Nos últimos cinco anos, entre 2008 e 2013, foram emplacados na capital uma média de 650 novos carros por dia. A política de restrição à circulação de

¹²⁵ Disponibilizamos, na seção de Anexos, um mapa que mostra a concentração de carros nas áreas da cidade em que se localiza a população de maior renda.

determinadas categoriais de veículos gerou, em curto prazo, uma atenuação dos efeitos nocivos à fluidez viária, mas não resolve as questões relativas à mobilidade cotidiana, como se verifica no caso das restrições à circulação de caminhões e ônibus fretados.

8.1.2 Zona Máxima de Restrição à Circulação (ZMRC)

A restrição à circulação de caminhões vem sendo implantada em São Paulo desde 2008, quando eles passaram a ter de cumprir as mesmas regras vigentes para o rodízio de carros, ou seja, ficaram privados de circular na área do centro expandido da cidade, nos horários de pico, em determinados dia da semana, de acordo com o algarismo final da placa.

Em 2009, foi criada a ZMRC, cujos limites compunham uma zona de restrição com o objetivo declarado de limitar a determinados horários a circulação de caminhões em algumas áreas e vias da cidade, e a assim melhorar a fluidez viária. Existem algumas exceções, relacionadas ao porte dos caminhões, tipo de carga ou natureza do serviço prestado com o auxílio caminhão.

Em 2012, a PMSP foi implantando novas restrições, incluindo o acréscimo de novas vias à zona de restrição, ampliando assim o raio de restrição ao tráfego e dificultando a chegada dos caminhões às proximidades do centro expandido, área onde os congestionamentos são mais intensos.

Tabela 8 – Condições especiais de circulação de caminhões na metrópole

Autorizados	
Em período integral	<p>Veículo Urbano de Carga – VUC (caminhões com as dimensões de 7,20 m por 2,30 m.</p> <p>Cobertura jornalística (<i>links</i> e/ou geradores).</p> <p>Correios.</p> <p>Serviços de urgência (bombeiro, polícia, fiscalização/operação de trânsito e ambulâncias).</p> <p>Serviço emergencial de sinalização de trânsito.</p> <p>Obras e serviços de emergência até 48 h da comunicação ao órgão de trânsito.</p> <p>Socorro mecânico de emergência (guincho).</p>
Das 5 h às 16 h	<p>Coleta de lixo.</p> <p>Concretagem.</p> <p>Remoção de terra em obras civis.</p>

Das 10 h às 16 h	Prestação de serviços públicos essenciais. Remoção de entulho e transporte de caçamba. Transporte de produtos perigosos de consumo local (com até dois eixos traseiros).
Das 10 h às 20 h	Transporte de valores.
Com Autorização Especial Os setores cujas atividades estão abaixo relacionadas podem receber Autorização Especial para o trânsito na região da Zona Máxima de Restrição à Circulação (ZMRC), conforme prevê a legislação específica.	
Em período integral	Acesso a estacionamento próprio. Obras e serviços de emergência entre 48 h e 15 dias da comunicação ao órgão de trânsito.
Das 5 h às 12 h	Transporte de produtos alimentícios perecíveis.
Das 5 h às 16 h	Concretagem-bomba (desde que informado previamente). Feiras-livres. Mudanças. Obras e serviços de infraestrutura urbana.

Fonte: CET ([s.d.]).

Mapa 27 – Município de São Paulo – Vias restritas e zona de restrição à circulação de caminhões - 2012

Legenda

- Portaria SMTG 124/12 - 2a a 6a - 05 às 09 e das 17 as 22 hs sáb - 10 às 14 hs
- Portaria SMTG 124/12 - 2a a 6a - 05 às 21 hs - sáb - 10 às 14 hs
- Portaria SMTG 124/12 - 2a a 6a - 04 às 22 hs - sáb - 10 às 14 hs
- 2a a 6a - 05 às 21 hs - sáb - 10 às 14 hs
- Logradouros
- Zona de restrição - caminhões

0 1,5 3 6 9 Km

Datum horizontal - SAD - 69
Projeção - Universal Transversa de Mercator

As proibições geraram protestos por parte de empresas e caminhoneiros autônomos que ficaram descontentes com as limitações impostas. Em março de 2012, foram implantadas restrições nas duas vias mais movimentadas da metrópole, as avenidas marginais aos rios Pinheiros e Tietê¹²⁶, que culminaram em protestos por parte das empresas de transporte de combustível: durante dois dias os caminhoneiros dificultaram ou impediram a distribuição de combustível aos postos, mantendo a distribuição apenas para os órgãos públicos. Após os protestos, os caminhoneiros voltaram a abastecer a cidade, por conta de uma sentença da justiça condenando a multas milionárias os líderes do movimento. (JORDÃO, 2012; CRISTALDO, 2012)

Um dos efeitos colaterais das medidas de restrição ao trânsito de caminhões na metrópole foi o uso de rotas alternativas, que passaram a servir-lhes de caminho, ocasionando congestionamentos e problemas de estacionamento em algumas pequenas vias da cidade, especialmente aquelas lindeiras aos eixos rodoviários que conduzem o tráfego à metrópole.

Em bairros da zona norte, como a Vila Maria e a Vila Guilherme¹²⁷, os moradores reclamam da ampliação do tráfego de caminhões, como mostram Gomes e Castro (2012) na fala de Cláudia Machado, moradora da rua Carana, a qual relata: “A casa trepida, as janelas vibram, a gente consegue perceber a passagem dos caminhões – e eles não andam devagar”. Na mesma região, na rua Curuçá, onde Bonifácio Santos possui uma pequena loja, o movimento de caminhões também aumentou: “Às 6h50 cheguei aqui e já tinha fila de caminhões. Eles saem por aqui para evitar os guardas.” (GOMES; CASTRO, 2012).

Nesses bairros, além do aumento do tráfego, verifica-se um número maior de caminhões estacionados ao longo das vias, o que leva também à ampliação do congestionamento de carros, por conta da largura dessas ruas.

Impactos da mesma natureza estenderam-se para alguns municípios vizinhos. Especialmente, as vias localizadas nas áreas próximas às rodovias que chegam São Paulo passaram a perceber maior tráfego e estacionamento de caminhões. Ante essa situação, alguns municípios, como Taboão da Serra (onde a rodovia Regis Bittencourt atinge a metrópole, unindo-se à avenida Francisco Morato) e Osasco (cortado pelas vias Anhanguera, Castelo

¹²⁶ Oficialmente não existem os logradouros marginal Pinheiros e marginal Tietê. Essa é uma denominação popular, embora conste do emplacamento oficial desses logradouros: nas placas atuais constam o nome oficial e o nome pela qual as vias ficaram popularmente conhecidas.

¹²⁷ Esses bairros passaram por severos problemas com o tráfego e o congestionamento de caminhões nos anos 1970, após receberem galpões e entrepostos de diversas transportadoras que se instalavam no bairro por conta da proximidade com a Via Dutra (VASCONCELLOS, 1999).

Branco e Raposo Tavares), também instituíram medidas municipais de restrição aos caminhões.

Todas essas restrições, porém, trouxeram poucas melhorias duradouras à circulação viária em geral, pois o espaço viário antes ocupado pelos caminhões passou a ser ocupados por carros.

Os números obtidos pela **Folha** sobre os congestionamentos na marginal Pinheiros confirmam percepção de taxistas que trabalham na região. “No começo deu uma aliviada, mas depois o trânsito aumentou de novo”, diz José Moura de Santana, 31, taxista há cinco anos no Brooklin. “Agora está pior. Tira um caminhão e entram seis carros pequenos no lugar”, diz Vitor Vieira Pinto, 52, taxista há 20 anos no Morumbi. (CASTRO, 2012a)

Em pouco tempo, importantes vias da metrópole, como a avenidas dos Bandeirantes, na zona Sul da cidade, que tinham percebido melhores condições de fluidez, voltaram a ter os índices de congestionamentos semelhantes àqueles verificados antes de se implantarem as restrições aos caminhões.

8.1.3 A Zona Máxima de Restrição aos Fretados (ZMRF)

A metrópole paulistana recebe todos os dias um conjunto diversificado de fluxos viários, produzidos por diversos meios, dentre os quais um pequeno percentual corresponde aos ônibus fretados.

Estes compõem o conjunto dos meios de transporte coletivo, embora apresentem alguns diferenciais em relação aos ônibus comuns, tais como o conforto oferecido pela maior parte dos veículos que realiza essa modalidade de transporte e a liberdade na escolha de itinerários, sendo esta última característica semelhante àquela apresentada pelos carros.

Assim, os ônibus fretados aglutinam simultaneamente o volume de pessoas do transporte coletivo e a flexibilidade dos carros, veículos individuais. É essa flexibilidade que a PMSP procurou atingir ao instituir a ZMRF, em 25 de agosto de 2009, através da Lei nº 14.971/09 (SÃO PAULO - Município, 2009).

A criação da ZMRF objetiva restringir a circulação desses veículos em algumas áreas da cidade, impedindo-os de chegar àquelas mais centrais, tornando mais difícil a opção por determinados caminhos, bem como vedou o livre embarque e desembarque através da criação

de 14 pontos onde os fretados devem realizá-los. Esses pontos situam-se nas cercanias de estações dos trens e do metrô, e visa a integrar os fretados ao transporte coletivo ferroviário. Com isso, os ônibus fretados deixaram de fazer o serviço porta a porta, o que desagradou tanto usuários quanto empresários do setor.

No último mês de agosto foi publicada uma proposta de alteração na ZMRF. Pela proposta os ônibus fretados que se direcionam para empresas que possuem estacionamento interno que servem para embarque e desembarque de passageiros poderão circular nas vias interiores a zona de restrição como estratégia de facilitação do trajeto, mas poderão realizar os procedimentos de embarque e de desembarque apenas na empresa contratante.

Mapa 28 - Zona máxima de restrição à circulação de fretados (ZMRF)

Datum horizontal - SAD - 69
Projeção - Universal Transversa de Mercator

Legenda

- Municípios RMSP
- restrição de circulação aos fretados
- Municípios RMSP

www.blogdofavre.ig.com.br

Foto 24 – Ônibus com faixa defendendo os ônibus fretados.

www.blogdofavre.ig.com.br

Foto 25 – Carro de ex-usuário do serviço de fretado identificado com placa de repúdio à restrição.

Os usuários dos ônibus fretados colocaram-se frontalmente contra as medidas, chegando inclusive a realizar pequenos protestos, como na noite do dia 31 de julho de 2009, quando foram fechadas, por exemplo, a avenida Dr. Ricardo Jafet, na zona Sul de São Paulo, e a avenida Tiradentes, na zona Norte. Na ocasião, embora tenha havido fechamento de vias, a Polícia Militar não interveio de modo violento em nenhum dos protestos. (NALON, 2009)

Uma usuária do serviço de ônibus fretados criou um blog especificamente para criticar as medidas adotadas pela prefeitura e criou um adesivo – cujo arquivo para download em

diversos formatos está disponível na página do blog – para serem colados nos carros de motoristas que passem a optar pelos carros individuais em detrimento dos fretados.¹²⁸

Fundamentalmente, as reclamações passam por ter de usar um meio público de transporte coletivo para completar o trajeto até o trabalho, o que tornaria a viagem desconfortável, como definiu a usuária Larissa Reni Jeronymo, em reportagem realizada pelo Portal Terra:

“O que pega mesmo é o conforto. Ao invés de ir dormindo em um ônibus confortável, tenho de encarar a agitação de um trem lotado muitas vezes de pé logo às 7 h”.

O transporte por ônibus fretados é ofertado, normalmente, em duas modalidades. A primeira é a de empresas privadas que contratam o serviço para servir de meio de transporte aos seus funcionários. A segunda é a oferta de trajetos especiais, por empresas de transporte, com destino a polos de grande movimento, como estações de metrô na área central da cidade de São Paulo, avenidas movimentadas ou universidades. Quem escolhe esta segunda modalidade é, mormente, quem possui a opção de pagar por transporte confortável, flexível e individual e, com isso, deixar o carro em casa.

A instituição da ZMRC e da ZMRF não foram eficientes no intento de realizar os objetivos oficialmente declarados, qual seja: reduzir os congestionamentos na cidade, em que pesem os efêmeros ganhos de fluidez nos meses seguintes à adoção das medidas de restrição à circulação de ônibus fretados e de caminhões. O que se verifica em linhas gerais é que os carros ocuparam os lugares de ônibus fretados e caminhões, o que contribuiu para o aumento dos congestionamentos, em vez de reduzi-los, como se prognosticava.

¹²⁸ Ver blog da Léo.

Mapa 29 - Município de São Paulo - Síntese das áreas e vias com restrição à circulação - (2010)

Legenda

- Portaria SMTG 124/12 - 2a a 6a - 05 às 09 e das 17 as 22 hs sáb - 10 às 14 hs
- Portaria SMTG 124/12 - 2a a 6a - 05 às 21 hs - sáb - 10 às 14 hs
- Portaria SMTG 124/12 - 2a a 6a - 04 às 22 hs - sáb - 10 às 14 hs
- 2a a 6a - 05 às 21 hs - sáb - 10 às 14 hs
- Zona de restrição aos fretados
- Zona de restrição de caminhões
- Zona do rodízio de veículos

0 1,5 3 6 9 Km
Datum horizontal - SAD - 69
Projeção - Universal Transversa de Mercator

8.1.4 As novas faixas para a circulação de ônibus

No rol das restrições à circulação, aquele que tem o maior potencial para reduzir os congestionamentos e, com isso, melhorar a fluidez e criar meios de realização da mobilidade cotidiana, é a restrição à circulação de carros em determinadas vias da cidade.

Existem dois tipos de faixas exclusivas para ônibus na cidade de São Paulo. O primeiro são os chamados corredores de ônibus: faixas segregadas à esquerda na via para uso exclusivos de ônibus e táxis – estes, desde que transportando passageiros –, nos dias úteis.

André dos S. B. Souza / 22 out. 2013

Foto 26 – Corredor de ônibus da avenida Santo Amaro, na esquina com a avenida Juscelino Kubitschek

O segundo tipo é constituído por faixas exclusivas localizadas à direita das vias. Nesse caso, há normas específicas, pois há diferentes horários de vigência das restrições. Em algumas vias, como aquelas que em conjunto formam o corredor norte-sul (avenidas 23 de maio, Dr. Rubem Berta, Moreira Guimarães e Washington Luiz), a restrição é vigente das 6 às 22 horas, nos dias úteis; e das 6 às 14 horas aos sábados. Na maioria das outras vias que receberam faixas exclusivas, os horários são alternados, funcionando das 6 às 9 ou 10 horas, dependendo da via, no sentido bairro-centro, e das 17 às 20 ou 22 horas, também dependendo da via, no sentido centro-bairro.

André dos S. B. Souza / 5 mar. 2013

Foto 27 – Faixa exclusiva para ônibus, à direita da via, na altura do número 22.500 da avenida das Nações Unidas

Assim, constituiu-se em São Paulo uma rede de vias com faixas exclusivas ou corredores de ônibus que contava com 122 km até 2012. As manifestações populares que agitaram as cidades brasileiras no mês de junho de 2013, com especial destaque para os acontecimentos em São Paulo, fizeram com a PMSP acelerasse a implantação das faixas exclusivas nas vias da cidade, apenas em 2013 foram implantadas 169 km de vias e mais 51 estavam previstos para serem implantados, o que totaliza 220 km, número superior ao que fora prometido pelo atual chefe do Executivo. Essas restrições envolveram inclusive importantes vias expressas, como as marginais do Rio Tietê e Pinheiros e o corredor norte-sul. Todas essas vias costumam figurar em fotografias que retratam a (i)mobilidade, a não fluidez, os congestionamentos que no imaginário social já compõem a paisagem paulistana.

Ainda que seja muito recente a extensão das novas faixas, a CET divulga que houve expressivos ganhos de velocidade para os ônibus nas vias com faixas passando de 14,3 km/h para 20,8 km/h em média. Em algumas vias, com na Rua Zilda no bairro do Imirim, o ganho foi de 232% passando de 3,8km/h para 12,6 km/h em média, no corredor norte-sul o aumento foi de 62%, aumento proporcional a média verificada nas demais vias com faixas exclusivas e passou de 13,7 km/h para 22,2 km/h.

Mapa 30 - Município de São Paulo - Corredores e faixas preferenciais para ônibus - (2012)

0 1,5 3 6 9 12 Km

Datum horizontal - SAD - 69
Projeção - Universal Transversa de Mercator

Mapa 31 – Corredores e faixas segregadas para a circulação de ônibus (2013)

FAIXAS EXCLUSIVAS EM SP

Prefeitura promete implantar 220 km de faixas exclusivas de ônibus até o fim do ano

Fonte: Folha de São Paulo (2013)

8.2 O POLÍGONO E AS LINHAS

A cidade de São Paulo possui atualmente 17 mil km de vias, pistas de rolamento, por onde circulam milhões de veículos dos mais diversos tipos. Nos horários de pico, nas principais vias da cidade, como já mencionamos, estima-se que cerca de 80% desse espaço seja ocupado por carros, mormente ocupados por apenas um passageiro, embora os carros respondam por apenas aproximadamente 30% do transporte realizado na cidade. O quadro é de profunda desigualdade!

Frente a esse quadro e à luz dos demais dados que trouxemos à baila ao longo da tese, a conclusão parcial a que chegamos é que estamos condenados a ficar cotidianamente “*presos no círculo e prostrados no asfalto*”. E se depender dos estudos técnicos encomendados pela PMSP junto à CET, é possível que novas vias (linhas) passem a ter as mesmas restrições à circulação vigentes na zona do rodízio (polígono). Se isso vier a ocorrer, é possível que fiquemos “*presos no círculo, retido nas grades e prostrados no asfalto*”.

Mapa 32 - Município de São Paulo - Zona do rodízio e proposta de novas vias a receberem o mesmo tipo de restrição.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A moradia e o direito de ir e vir estão assegurados pelos artigos sexto e quinto, respectivamente, da constituição brasileira (BRASIL, 1988). São direitos fundamentais. Mas entre o que está registrado no texto da carta magna e a realidade existem diversas lacunas, especialmente porque aos direitos fundamentais sobrepõem-se os interesses econômicos.

Partindo da interpretação que considera o espaço como produto, condição e meio de reprodução das relações sociais, empreendemos uma análise da crise da mobilidade cotidiana na metrópole paulistana ao longo das duas últimas décadas, quando a política econômica de cunho neoliberal passou a ser implantada no país.

Nesse período, a temática da mobilidade cotidiana ganhou mais força e atingiu fóruns mais amplos de discussão, muito em função da ampliação do crédito, que possibilitou a uma parcela maior da população adquirir carros e utilizá-los como meios individuais para a realização dos deslocamentos cotidianos, o que limitou a capacidade de fluidez nas vias da cidade, pois esses veículos passaram a ocupar a maior parte do leito carroçável.

Como vimos ao longo do segundo capítulo desta tese, intentamos apontar alguns caminhos da reflexão relativa à mobilidade cotidiana, focalizando de maneira breve a atualidade dessa temática, cuja discussão perpassa de modo transversal diversas outras áreas das ciências humanas, além da geografia. A temática é vital nas perspectivas sobre as políticas urbanas, haja vista que o volume de carros em uso, mesmo para deslocamentos longos, denota a priorização dos meios individuais em detrimento dos meios coletivos de transporte, além da existência de uma cidade de grande extensão na qual a qualidade dos serviços de transporte coletivos é insuficiente e ineficiente para atender toda a população.

Nesse contexto, embora a realidade impusesse uma reflexão premente, uma política nacional de mobilidade urbana sustentável só veio a ser aprovada recentemente, embora repousasse há muitos anos nos interstícios do poder legislativo federal. Na PNMU (BRASIL, 2012), o interesse público sobrepõe-se aos interesses privados e uma hierarquização dos meios de transportes foi estabelecida, assim a prioridade é conferida aos meios coletivos de transportes; os meios não motorizados prevalecem sobre os motorizados, portanto o primado é da condição de pedestre ante a condição de motorista.

Efetivar uma política dessa envergadura demanda a execução de medidas que alterem, de certo modo, o rumo das políticas de transporte coletivo. Sabemos que, ainda nos anos

1920, uma proposta de implantação de metrô em São Paulo foi engavetada, e coube aos ônibus ocupar importante papel na política de mobilidade cotidiana na metrópole; *pari passu*, ocorria a desinstalação dos serviços de transportes por bonde, cuja extinção completa ocorreu apenas na década de 1960 (ZIONI, 2002).

Ao priorizar o modal rodoviário em prejuízo do ferroviário, o rodoviarismo impunha-se, ganhava terreno, o que conferia prestígio a sua principal vedete: o carro. Enquanto meio de transporte individual, o carro é repleto de sentidos e signos, dentre os quais um dos mais aventados é a versatilidade, decorrente da prerrogativa do controle conferida ao motorista, em oposição à imutabilidade dos transportes coletivos, cujos pontos são fixos e os trajetos pré-estabelecidos.

No que concerne ao espaço público, a área central da cidade de São Paulo, por conta de sua condição de centro de serviços, desde as primeiras décadas do século passado recebeu uma infraestrutura de transporte coletivo melhor em comparação com o restante da cidade. Com o crescimento da cidade, os ônibus cumpriram importante papel, tanto ligando os bairros mais distantes ao centro da cidade, como também servindo de ligação entre esses bairros e as estações ferroviárias, pois os trens, na primeira metade do século passado, por conta do contingente de pessoas transportadas, protagonizavam o serviço de transportes coletivos em São Paulo.

No processo de produção do espaço urbano paulistano, o transporte coletivo era fundamental, pois estabelecia o elo entre uma grande parcela da população, que sem acesso ao mercado formal de terra habitava áreas distantes da área central, e os polos onde se concentravam os empregos. O estabelecimento da moradia nessas áreas distantes do centro resulta dos preços mais acessíveis dos terrenos aí localizados, já que esses loteamentos, que iam constituindo o chamado padrão periférico de crescimento urbano. Nesse contexto, os ônibus eram vitais exatamente porque eram o principal meio para a realização da mobilidade cotidiana. Nesse processo em que as influências se refletem reciprocamente, o binômio ônibus-loteamentos irregulares foi fundamental para o crescimento horizontal da metrópole paulistana.

O fortalecimento do serviço de ônibus é um dos indicativos da consolidação do rodoviarismo, e vale lembrar que planos urbanísticos como o Relatório Moses, de 1950, propunham a ampliação do uso desse meio de transporte. Na mesma década, ascendeu à Presidência da República Juscelino Kubitschek, em cujo governo a indústria automobilística estruturou-se de modo efetivo no Brasil. Embora desde os anos 1920 houvesse montadoras no

país, foi somente da década de 1950, com a criação do Geia, que o setor assentou suas bases definitivas no país. No ínterim que separa a instalação das primeiras montadoras e a consolidação do setor, diversos grupos agiram no sentido de fortalecer a ideologia rodoviarista, tais como empresários de ramos adjacentes à indústria automobilística, engenheiros, empreiteiros, o próprio governo e as empresas do setor. Como vimos em nosso terceiro capítulo, foi um conjunto de interesses que culminou na consolidação do setor automobilístico no país.

Entre os anos de 1960 e 1990, apenas quatro montadoras (Ford, GM, Volkswagen e Fiat) oligopolizaram o mercado automobilístico brasileiro, o que permitia manter os carros comercializados no país com preços altos e baixa qualidade.

Essas montadoras testemunharam momentos econômicos extremos, como o milagre econômico do final dos anos 1960 e início da década seguinte, e a chamada década perdida, como ficou conhecido o decênio de 1980 no Brasil. Mas o ano de 1989 demarcou um ponto importante, com a eleição de um presidente que se propôs a alterar o rumo político e econômico do país por meio da implantação do ideário neoliberal à política econômica nacional. Um primeiro passo importante nessa direção foi a abertura do mercado brasileiro às importações de produtos industrializados. Outro foi a adoção de medidas de estabilização monetária.

O setor automobilístico ressentiu-se das medidas relacionadas à abertura econômica e passou por uma crise, que levou o Governo Federal a socorrê-lo em dois momentos distintos: primeiro no chamado acordo das montadoras, negociado pelo presidente Itamar Franco e no qual está inserido o protocolo do carro popular; e, posteriormente, no Novo Regime Automobilístico – que garantiu benefícios e incentivos fiscais às empresas do setor – estabelecido no governo de Fernando Henrique Cardoso. Essas duas medidas em conjunto revigoraram as empresas do setor instaladas no país e abriram caminho para que outras aqui se instalassem. A esses capitais foram viabilizados meios para a expansão de seu ciclo de reprodução.

Foi também no governo de Fernando Henrique Cardoso que se alcançou a estabilidade monetária no Brasil. Com a moeda estável e sem a inflação que marcara a economia brasileira, o crédito e o estímulo ao consumo passaram a figurar como engrenagens da manutenção da economia do país, não obstante os altos valores dos juros praticados.

Nas propagandas de bancos e financeiras, o crédito assumiu um papel importante, e adjetivos como “consciente”, “sustentável” ou “responsável” passaram a suceder o

substantivo “crédito”. As benesses sugeridas por tais adjetivos contrapõem-se à massiva oferta de crédito, para as mais diversas finalidades, vinda das instituições financeiras, em qualquer operação bancária, seja ela realizada na boca do caixa ou nos demais canais de atendimento.

Duas modalidades de crédito, porém, destacam-se: são aquelas voltados à compra de carros e de imóveis. Com a diversificação do *portfólio* de modelos, a criação dos carros populares e o aumento na produção de carros, estes logo passaram a ser consumidos em grande quantidade e, já na segunda metade dos anos 1990, mais precisamente em 1997, era implantado no município de São Paulo o rodízio municipal de veículos, como medida para melhorar a fluidez viária. Quanto aos imóveis, o outro elemento aqui tratado e que permite compreender a crise de mobilidade, a criação do SFI, em 1997, foi fundamental, pois criou meios de reprodução aos capitais investidos no setor imobiliário para a produção de moradias, especialmente apartamentos, e a oferta de crédito viabilizou o consumo desses produtos.

O que se ocorreu então foi a retomada e ampliação do processo de verticalização que, com produtos diferentes, alastrou-se por toda a metrópole, abarcando bairros nobres e pobres; a difusão acontece em múltiplas direções em paralelo ao processo de especulação financeira. O acesso ao mercado legal de aquisição das moradias, embora caro, ganha novos espaços, mas não elimina o informal que coexiste, embora sob um novo contexto.

No avanço desse processo de verticalização estabelecido ao final dos anos 1990, muitas áreas lindeiras às linhas ferroviárias, antigas zonas industriais e de armazenagem passaram a abrigar torres de apartamentos nos diversos quadrantes da cidade.

Assim, os apartamentos e os carros, antes considerados bem caracterizadores da classe média, deixam de sê-lo, pois passam a figurar por toda a cidade, graças ao aumento dos rendimentos, mas fundamentalmente, graças ao crédito, operação que medeia a maior parte das aquisições desses dois produtos. Do mesmo modo como os carros e os apartamentos, as dívidas bancárias que simbolizavam, especialmente, a classe média passaram a fazer parte do cotidiano de uma ampla parcela da população, que nem por isso passou a habitar as áreas mais bem estruturadas da cidade, que em seu conjunto chegaram a ser denominadas “cidade da classe média”.

Embora os produtos que simbolizam a classe média tenham se tornado mais acessíveis, essa “nova classe média”, que responde por uma boa parcela da população, continua a viver longe das melhores frações da cidade, tendo por isso de percorrer grandes distâncias entre o local de moradia e aqueles onde se localizam os postos de trabalho. O

tempo de deslocamento é, mormente, uma expressão da desigualdade social que se reproduz na produção do espaço, onde os atributos locacionais de cada lugar se expressam pelo preço da terra. Desse modo, aqueles que não detêm as condições financeiras para habitar as áreas mais equipadas tendem aquelas menos estruturadas e distantes das áreas economicamente mais importantes.

Assim, uma grande parcela da população precisa utilizar as redes de transporte coletivo, cujo serviço é marcado pela ineficiência, ineficácia e insuficiência no atendimento de uma população que lhe é usuária cativa. No imaginário social, essas qualidades verificadas no serviço de transporte coletivo acabam sendo atribuídas por extensão a seus usuários; portanto dissemina-se a ideia de que quanto antes o indivíduo puder deixar o ônibus e utilizar um carro para realizar sua viagem, melhor será.

O resultado de tudo isso foi a ampliação do espaço viário ocupado pelos carros. Sobre as vias da cidade, a disputa pelo espaço de circulação tornou-se cada vez mais intensa e desigual. Os congestionamentos tornaram-se mais intensos e extensos, a velocidade média baixou, e os tempos de deslocamentos ficaram maiores. A crise da mobilidade cotidiana torna-se mais aguda.

É difícil apontar causas unívocas e nexos simplistas, pois há um conjunto de fatores que concorreram para constituir a situação atual. Trata-se de um processo que se desenvolve preñado de contradições, cujas manifestações desenvolvem-se em escalas diferentes. Assim, verifica-se que as mudanças regulatórias realizadas a partir da escala federal e que garantiram condições para o crescimento econômico, gerando renda e uma ampla oferta de crédito à população, repercutem e podem ser observadas na escala da cidade, através da difusão dos prédios de apartamentos e da ampliação do uso dos carros, que geram problemas à realização da mobilidade cotidiana – o que é contraditório, pois se espera que o adensamento da ocupação melhore a fluidez viária. Mas na metrópole paulistana isso não se verifica, porque o uso intensivo de carros satura o espaço viário, especialmente nos horários de pico, quando esses veículos disputam espaço com os ônibus.

Nos imprecisos caminhos da metrópole, carros, caminhões, ônibus, motos, bicicletas e pedestres lutam para trafegar numa velocidade aceitável. Impossível: as pistas são insuficientes para absorver o fluxo que para elas aflui, e em seu interior os conflitos se desenvolvem; conflitos violentos que geram milhares de mortos e feridos anualmente, seja pelos acidentes ou pelos males decorrentes da poluição; conflitos que geram dispendiosos gastos de energia, poluem e reduzem a qualidade do ar; conflitos que consomem um bem

social precioso – o tempo – e demandam arbitragem, pois no “frigor dos ovos” direitos universais são ceifados em nome de interesses individuais.

Garantir a mobilidade cotidiana, em meio à fila de populares carros demanda a consecução de medidas, algumas delas impopulares. A exemplo das restrições à circulação de veículos de grande porte, como os ônibus e os caminhões. Mas tais medidas não bastam: é necessário desestimular o uso cotidiano dos carros. Tal intento demanda a realização de mudanças profundas e em diversos níveis, que envolvem questões como a ideologia e a simbologia criadas em torno dos carros e as características do ordenamento urbanístico da metrópole paulistana, cujos polos geradores de trabalho localizam-se longe das concentrações de trabalhadores e redundam na necessidade de se realizarem longos deslocamentos diários, cujos trajetos inibem a uso de meios não motorizados, dadas as escalas em que se realizam. Este é um fator relevante: cada meio de transporte tem sua escala espacial mais adequada.

Alterar o que está produzido é uma tarefa difícil, porque demanda a mudança de hábitos que já se sedimentaram, mas as escalas nos instilam a refletir sobre a necessidade de encurtar os trajetos a serem percorridas. Tal medida possibilitaria o uso cotidiano de meios não motorizados de transporte e autorizaria a redução do número de viagens motorizadas, contribuindo para a melhora da fluidez viária e apontando caminhos para tornar o transporte coletivo mais eficiente na realização da mobilidade cotidiana. Acreditamos que é o investimento no transporte coletivo que pode melhorar a mobilidade cotidiana e, contraditoriamente, viabilizar inclusive as viagens realizadas utilizando os meios individuais.

A pesquisa realizada pela Rede Nossa São Paulo/Ibope (2013) mostra um alto índice de favorabilidade (93%) às faixas exclusivas para ônibus e 79% responderam que deixariam seus carros em casa, caso o serviço de transporte coletivo oferecido à população tenha mais qualidade. Acreditamos que o investimento no transporte coletivo é um meio para melhorar a mobilidade cotidiana o que, contraditoriamente, pode viabilizar inclusive as viagens realizadas utilizando os meios individuais.

Os caminhos são complexos, e a busca de respostas gera novas perguntas que retroalimentam a reflexão. Creemos, todavia, que se medidas duras não forem tomadas e implantadas, o horizonte continuará a ser encoberto e os caminhos permanecerão cheios; os bens da classe média se espalharão e, junto com eles, seu corolário: as dívidas, consolidadas diariamente no mercado financeiro. Cifras que, decerto, não ficam imóveis: crescem com o tempo, não obstante a imobilidade relativa das pessoas e o longo tempo que elas demoram para, paradoxalmente, realizar sua mobilidade cotidiana.

REFERÊNCIAS

ANEF – Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras. Boletim Anual 2012.

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. **Anuário Estatístico**. 2011.

ANTICO, Claudia. Onde morar e trabalhar na Região Metropolitana de São Paulo. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

ARBIX, Glauco. **Uma aposta no futuro**. São Paulo: Scritta Nova, 1996.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: Unesp/Edufal, 2010.

BALBIM, Renato Nunes. **Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação: mobilidade cotidiana em São Paulo**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

_____. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. 2004. Disponível em: http://homologa.ambiente.sp.gov.br/EA/adm/admarqs/Renato_Balbim.pdf>. Acesso em: 16 set. 2010.

BALZA, Guilherme. Serra abre série de inaugurações com entrega da 3ª pista da marginal Tietê; obra “nasce saturada”, diz engenheiro. **UOL Notícias**, 27 mar. 2010. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2010/03/27/serra-abre-serie-de-inauguracoes-com-entrega-da-3-pista-da-marginal-tiete-obra-nasce-saturada-diz-engenheiro.htm?tipo=1>>. Acesso em: 25 maio 2011.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Relatório de Economia Bancária e Crédito**. Brasília, 2012.

BARROS, Mariana. O preço do aperto – avaliamos o conforto e a eficiência de dez linhas da cidade. Lotados, lentos e agora mais caros, os ônibus estão longe de atender bem os passageiros e atrair mais paulistanos para suas catracas. **Veja São Paulo**, fev. 2011.

BATISTA, Paulo Nogueira. **O Consenso de Washington**: a visão neoliberal dos problemas latino-americanos. São Paulo: Consulta Popular, 1994.

BATISTA JÚNIOR, Paulo Nogueira. O plano Real à luz da experiência mexicana e argentina. In: **Estudos Avançados**, v. 10, nº 28, 1996. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40141996000300007&script=sci_arttext>. Acesso em: 5 nov. 2013.

BAUMAN, Zygmunt. **Vida para o consumo**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

_____. **Vida a crédito**. Rio de Janeiro: Zahar, 2010.

BEAJEAU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia da população**. São Paulo: Nacional, 1980.

BERGAMO, Giuliana; SALVO, Maria Paola. Ele precisa virar este jogo – Com a volta às aulas e 700.000 carros a mais nas ruas, o desafio do secretário municipal de transportes e presidente da CET, Alexandre de Moraes, é ainda maior. Conheça propostas para enfrentar o grande pesadelo paulistano. **Veja São Paulo**, fev. 2009.

BICHIR, Renata. Investimentos viários de pequeno porte no município de São Paulo. In: MARQUES, Eduardo; TORRES, Haroldo. **São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais**. São Paulo: Senac, 2005.

BICHIR, Renata; MARQUES, Eduardo. Padrões de investimento estatal em infra-estrutura viária. **São Paulo em Perspectiva**, nº 15, v. 1, 2001.

BOLAFFI, Gabriel. Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema. In: MARICATO, Ermínia (Ed.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Omega, 1979. p. 37-70.

BONDUKI, Nabil. Habitação Popular: contribuição para o estudo da evolução urbana de São Paulo. In: VALLADARES, Licia do Prado (Org.). **Repensando a habitação no Brasil**. Rio de Janeiro: Zahar, 1983. p. 117-154. (Série Debates Urbanos, 3)

BONDUKI, Nabil; ROLNIK, Raquel. **Periferia da Grande São Paulo**: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho. In: MARICATO, Erminia (Ed.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Omega, 1979. p. 117-154.

BOTELHO, Adriano. A cidade como negócio: produção do espaço e acumulação do capital no município de São Paulo. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, 2007a, p. 15-38.

_____. **O urbano em fragmentos**: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário. São Paulo, Annablume/Fapesp, 2007b.

_____. **Do fordismo à produção flexível**. São Paulo: Annablume, 2008.

BRASIL. Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. 45 Curiosidades sobre a Nova Classe Média. [s.d.]. Disponível em: <http://www.sae.gov.br/novaclassemedia/?page_id=58>. Acesso em: 3 nov. 2013.

_____. Lei nº 8.334/10. **Colecção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915.

_____. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 7 nov. 2013.

_____. Ministério das Cidades. **Cadernos Mcidades 6** - Política nacional de mobilidade urbana sustentável. Cadernos Mcidades. Mobilidade Urbana. Brasília, 2004.

_____. Ministério do Trabalho e Emprego. **Relação Anual de Informações Sociais – Rais**. 2011. Disponível em: <http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/htmls/18_estabelecimentos_e_empregos_por_subseto_2011_469.html>. Acesso em: 6 nov. 2013.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 30 out. 2013.

BRUNHES, Jean. **Geografia Humana**. Barcelona: Juventud, 1964.

CARDOSO, Adalberto Moreira. A nova face da indústria automobilística brasileira: a tese da convergência revisitada. **Novos Estudos**, São Paulo, Cebrap, v. 61, 2001.

CARLOS, Ana Fani A. **Condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CASTRO, Cristina Moreno de. Restrição não reduz lentidão na Pinheiros. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 2 abr. 2012a. Cotidiano. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/34852-restricao-nao-reduz-lentidao-na-pinheiros.shtml>>. Acesso em: 7 nov. 2013.

_____. Prédios são alvos de ação contra garagem “escondida”. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 12 abr. 2012b. Cotidiano. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/36649-predios-sao-alvo-de-acao-contragaragem-escondida.shtml>>. Acesso em: 12 abr. 2012.

CASTRO, Cristina Moreno de; GOMES, Apu. Com restrição na marginal, caminhos desviam por ruas pequenas. **Folha de São Paulo**. 8 mar. 2012. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/1058947-com-restricao-na-marginal-caminhoes-desviam-por-ruas-pequenas.shtml>>. Acesso em: 7 nov. 2013.

CCRE/CEMR – Council of European Municipalities and Regions. Declaration of Stuttgart on the role of European local and regional governments regarding sustainable mobility. 2007. Disponível em: <<http://www.ccre.org/en/prisespositions/view/90#>>. Acesso em: 9 out. 2013.

CET – Companhia de Engenharia de Tráfego. Trânsito agora. [s.d.]a. Disponível em: <<http://cetsp1.cetsp.com.br/monitransmapa/agora/>>. Acesso em: 3 jul. 2013.

_____. Locais com restrição ao caminhão. [s.d.]b. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/caminhoes/loais-com-restricao-ao-caminhao/zona-de-maxima-restricao-de-circulacao-zmrc.aspx>>. Acesso em: 7 nov. 2013.

_____. **Pesquisa de Monitoração da Fluidez.** Desempenho do Sistema Viário Principal. Volume e Velocidade 2003. São Paulo, 2004 - 2009. Disponível em <<http://www.cetsp.com.br/sobre-a-cet/relatorios-corporativos.aspx>> acesso em 09 nov. 2013.

_____. **Pesquisa de Monitoração da Fluidez.** Desempenho do Sistema Viário Principal. Volume e Velocidade 2010. São Paulo, 2011a. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/228064/2010%20volumes%20e%20velocidades%20e%20an%C3%A1lise%20de%20dados.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2011.

_____. Fatos e estatísticas dos acidentes de trânsito em São Paulo. 2011b. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/186829/fat%20e%20est%202011.pdf>>. Acesso em: 5 set. 2013.

_____. **Pesquisa de Monitoração da Fluidez.** Desempenho do Sistema Viário Principal. Volume e Velocidade 2011. São Paulo, 2012a.

_____. **Rotas Alternativas.** 2012b. Disponível em: <<http://cetsp1.cetsp.com.br/pdfs/rotas/RotasAlternativas150408.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2012.

CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental. **Comportamento sazonal da Poluição do Ar em São Paulo** – Análise de 14 anos de dados da RMSP e Cubatão (1981-1994). 1996.

CHESNAIS, François. **A finança mundializada:** raízes sociais e políticas, configuração, consequências. São Paulo: Boitempo, 2005.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo.** São Paulo: Perspectiva, 2005. (1 ed. 1965)

CICLOFAIXA complica ainda mais o trânsito e irrita motoristas em SP. **Folha de São Paulo.** 26 nov. 2012. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/1191240-ciclofaixa-complica-ainda-mais-o-transito-e-irrita-motoristas-em-sp.shtml>>. Acesso em: 5 nov. 2013.

CONHEÇA as ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas de São Paulo. **Folha de São Paulo,** 10 nov. 2012. disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/1183710-conheca-as-ciclovias-ciclofaixas-e-ciclorrotas-de-sao-paulo.shtml>>. Acesso em: 10 nov. 2012.

CORREA, Vanessa. Asfalto desigual. **Revista da Folha,** São Paulo, p. 30-31, 12-18 ago. 2012.

CRESSWELL, Tim. **On the move.** New York: Routledge, 2006.

CRISTALDO, Heloisa. Greve dos caminhoneiros é suspensa após acordo com o governo. 31 jul. 2012. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/noticia/2012-07-31/greve-dos-caminhoneiros-e-suspensa-apos-acordo-com-governo>>. Acesso em: 1º ago. 2012.

CUNHA, José Marcos Pinto da. O fenômeno da mobilidade pendular na macrometrópole do Estado de São Paulo: uma visão, a partir das quatro regiões metropolitanas oficiais. Unicamp,

2013. Disponível em: <<http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/RELATORIO-PENDULARIDADE-UNICAMP-06-02-2013.pdf>>. Acesso em: 1º abr. 2013.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DAMIANI, Amélia Luisa et al. **O Futuro do Trabalho**. São Paulo: AGB/Labur, 2006.

DEAK, Csaba. Elementos de uma política de transportes para São Paulo. In: DEAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp/Fupam, 1999.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DETRAN-SP – Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo. Disponível em: <<http://www.detran.sp.gov.br/>>. Acesso em: 29 out. 2013.

DILLARD, Dudley. **A teoria econômica de John Maynard Keynes**. São Paulo: Pioneira, 1976. (Biblioteca Pioneira de Ciências Sociais)

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte. Breve Histórico sobre o Planejamento Nacional de Transportes. [s.d.]. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/historico-do-planejamento-de-transportes>>. Acesso em: 5 out. 2011.

DUMENIL, Gérard; LEVY, Dominique. O neoliberalismo sob a hegemonia norte-americana. In: CHESNAIS, François. **A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências**. São Paulo: Boitempo, 2005.

ELIAS, Norbert. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

FEIJÓ, Ricardo. **Economia e Filosofia na Escola Austríaca: Menger, Mises e Hayek**. São Paulo: Nobel, 2000.

FERRARI, Mivaldo Messias. **A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.

FERREIRA, João Sette Whitaker. Busca por qualidade de vida é uma das razões do fenômeno. **O Estado de São Paulo**, 27 fev. 2013. Metrópole.

FILGUEIRAS, Luiz Antonio Mattos. **História do Plano Real**. São Paulo: Boitempo, 2000.

FISCHER, Sylvia. Edifícios altos no Brasil: ensaios e debates. **Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, São Paulo, n. 37, p. 61-75, 1994.

FONTES, Leonardo de Oliveira. **Raízes do neoliberalismo no Brasil: uma análise sociológica do processo de abertura comercial**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

FRANCESCONI, Léa. **A mão de obra ocupada na atividade industrial de São José dos Campos e Jacareí: movimentos migratórios e movimentos pendulares**. Dissertação

(Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.

_____. Movimentos migratórios e movimentos pendulares: releitura de uma pesquisa. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 12, 2009, Montevideu. Disponível em: <http://egal2009.easyplanners.info/area05/5844_Francesconi_Lea.pdf>. Acesso em 9 out. 2013.

FOLHA DE SÃO PAULO. Começa hoje faixa exclusiva para ônibus na Marginal Pinheiros. **Folha de São Paulo**, 01/07/2013.

FRANKEL, Alexandre; SERVA, Leão. **Como viver em São Paulo sem carro**. São Paulo: Do Autor, 2012.

FREITAS, Hermano. Sindicato afirma que usuários de fretados caíram pela metade. **Portal Terra**, 27 de julho de 2010. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/transito/sindicato-afirma-que-usuarios-de-fretados-cairam-pela-metade,2209d0705feea310VgnCLD200000bbceeb0aRCRD.html>>. Acesso em: 7 nov. 2013.

GENNARI, Adilson Marques. Globalização, neoliberalismo e abertura econômica no Brasil nos anos 90. **Pesquisa & Debate**, São Paulo, v. 13, nº 1(21), p. 30-45, 2001.

GEORGE, Pierre. **Geografia e sociologia**. Rio de Janeiro: Forense, 1969.

_____. **Panorama do mundo atual**. Rio de Janeiro: Difel, 1976.

_____. **Geografia Urbana**. São Paulo: Difel, 1983.

GERAQUE, Eduardo. Rodízio completa 15 anos com efeito quase nulo sobre o ar de São Paulo. **Folha de São Paulo**, p. C2, 29 ago. 2010.

GITAHY, Leda; BRESCIANI, Luís Paulo. Reestruturação produtiva e trabalho na indústria automobilística brasileira. 1998. Disponível em: <www.ige.unicamp.br/site/publicacoes/dpct/Texto-24.doc>. Acesso em: 15 out. 2010.

GONÇALVES, Tiago Cordeiro. **O sistema financeiro brasileiro**: evolução do crédito pós-Plano Real. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Instituto de Economia da Fundação Armando Álvares Penteado, São Paulo, 2011.

GORZ, André. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (Org.). **Apocalipse Motorizado**. São Paulo: Conrad, 2005. p. 73-83.

GRÜN, Roberto. Decifra-me ou te devoro! As finanças e a sociedade brasileira. **Revista Mana**, Rio de Janeiro, v. 13, 2007.

GUERRA dos mil. Corsa, Gol, Uno Mille e Escort Hobby na briga pela preferência popular. **Quatro Rodas**, abr. 1994. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>. Acesso em: 7 nov. 2013.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 1995. (1 ed. 1988)

HARVEY, David. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. **Espaço e Debates**, nº 6, 1982.

_____. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

_____. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço e Debates**, nº 39, 1996.

_____. **Espaços de esperança**. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 2004.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **Neoliberalismo**. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 2008.

_____. **O enigma do capital**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HILFERDING, Rudolf. **O capital financeiro**. São Paulo: Nova Cultural, 1985. (Coleção Os Economistas)

HOLANDA FILHO, Sérgio Buarque de. O estabelecimento de um regime automotivo diante da crise da OMC. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 33, nº 4, out.-dez. 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ee/v33n4/v33n4a06.pdf>>. Acesso em 22 nov. 2010.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/>>. Acesso em: 29 out. 2013.

_____. **Regiões de Influência das Cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regic.shtm>>. Acesso em: 30 out. 2013.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte público**. Relatório Síntese. Brasília: Ipea, 1998.

_____. Desafios contemporâneos na gestão das regiões metropolitanas. **Comunicados do Ipea**, nº 116, 2011a.

_____. Dinâmica Populacional e sistemas de mobilidade nas metrópoles brasileiras. **Comunicados do Ipea**, nº 102, 2011b.

_____. Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): Diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo, **Textos para Discussão**, nº 1813, 2013.

JOHNSON, Steven. **Emergência: a dinâmica de redes em cérebros, cidades, formigas e softwares**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

JONES, Emrys. **Geografia Humana**. Barcelona: Labor, 1966.

JORDÃO, Cláudia. Eles atropelaram nosso direito de ir e vir. **Veja São Paulo**, mar. 2012.

JUGLAS, Jean Jacques. Vias de comunicação e meios de transporte. In: **Panorama da Geografia**. Lisboa: Cosmos, 1955.

KILSZTAJN, Samuel. O acordo de Bretton Woods e a evidência histórica: O sistema financeiro internacional no pós-guerra. **Revista de Economia Política**, nº 9, p. 88-100, 1989.

KLEIMAN, Mauro. Transportes e mobilidade e seu contexto na América Latina. **Série Estudos e Debates**, Rio de Janeiro, Ippur-UFRJ, nº 61, 2009.

_____. As vias expressas e seus impactos na mobilidade da metrópole do Rio de Janeiro. **Chão Urbano**, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <<http://www.chaourbano.com.br/adm/revistas/arquivos/revista23.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2013.

KREBS, Norbert. **Geografia Humana**. Barcelona: Labor, 1930.

LAGONEGRO, Marco Aurélio. A ideologia rodoviarista no Brasil. **Ciência & Ambiente**, Santa Maria, nº 37, 2008.

LANGENBUCH, Juergen. **A estruturação da Grande São Paulo**: estudo de geografia urbana. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1968.

LEFEBVRE, Henri. **Posição contra os tecnocratas**. São Paulo: Documentos, 1969.

_____. **La presencia y la ausencia**: contribución a la teoría de las representaciones. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica do México, 1983.

_____. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LEITÃO, Miriam. **A saga brasileira**. São Paulo: Record, 2011.

LEITE JÚNIOR, Hamilton de França; ALENCAR, Claudio Tavares de; JOHN, Vanderley Moacyr. Evolução do espaço destinado a automóveis em relação à área total construída dos edifícios de São Paulo. 2011. Disponível em: <<http://www.hamiltonleite.com.br/LARES2011.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2012.

LENCIONI, Sandra. Da cidade e sua região à cidade-região. In: LIMA, Luiz Cruz; ELIAS, Denise; SILVA, José Borzacchiello da (Org.). **Panorama da Geografia Brasileira I**. 1 ed. São Paulo: Annablume, 2006. v. I, p. 65-76.

_____. **Região e Geografia**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2007. v. 1. 214 p.

_____. Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevida do capitalismo. In: PEREIRA, Paulo Cesar Xavier; HIDALGO, Rodrigo (Org.). **Producción**

immobiliária y reestructuración metropolitana en América Latina. 1 ed. Santiago: PUC-Chile, 2008. v. , p. 41-54.

_____. 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 helicópteros e sua contraface: congestionamento urbano e precariedade do transporte público. In: LEMOS, Amalia Inés Geraiges de; GALVANI, Emerson (Org.). **Geografia, tradições e perspectivas** – a presença de Pierre Monbeig. 1 ed. Buenos Aires/São Paulo: Clacso/Expressão Popular, 2009. v. 1, p. 57-89.

_____. Referências analíticas para a discussão da metamorfose metropolitana contemporânea. In: LENCIONI, Sandra et al (Org.). **Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago.** São Paulo: Paim, 2011a. p. 51-64.

_____. Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago. In: LENCIONI, Sandra et al (Org.). **Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago.** São Paulo: Paim, 2011b. p. 143-161.

_____. Metamorfose metropolitana: dispersão espacial e fragmentação do urbano em Buenos Aires e São Paulo. In: LENCIONI, Sandra; PEREIRA, Paulo Cesar Xavier (Org.). **Argentina e Brasil: possibilidades e obstáculos no processo de integração territorial.** 1 ed. São Paulo: Humanitas, 2011c. p. 143-162.

LENCIONI, Sandra. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Geografia**, Curitiba, nº 120, p. 133-148, 2011d.

LÊNIN, Vladimir I. **Imperialismo, fase superior do capitalismo.** São Paulo: Global, 1979.

LEO. Proibição dos fretados em São Paulo. In: Blog da Léo. Disponível <<http://blogdaleo.wordpress.com/2009/06/30/proibicao-dos-fretados-em-sao-paulo/>> acesso em 08/11/2013

LEVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade. **GeoGraphia**, Niterói, v. 3, nº 6, 2001. Disponível em: <www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/.../60>. Acesso em: 1º maio 2009.

LIMONCIC, Flávio. **A civilização do automóvel.** A instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista, 1956-1961. Tese (Doutorado) – Departamento de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1997.

_____. **A insustentável civilização do automóvel.** Rio de Janeiro: Fase, 2001.

LIPOVETSKY, Gilles. **O império do efêmero.** São Paulo. Companhia das Letras, 2009.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana.** São Paulo, Martins Fontes, 1981.

LOPES, Ademil Lúcio. A desconstrução da indústria automobilística brasileira construída no governo JK pela política setorial do governo FHC. **Revista Uniara**, Araraquara, 2006.

Disponível em: <http://www.uniara.com.br/revistauniara/pdf/17/rev17completa_15.pdf>. Acesso em: 10 set. 2010.

LOTURCO, Roseli. O risco de *subprime* brasileiro. **Época**, 19 set. 2008. Disponível em: <<http://revistaepoca.globo.com/Revista/Epoca/0,,EMI12856-15223,00-O+RISCO+DO+SUBPRIME+BRASILEIRO.html>>. Acesso em: 15 abr. 2009.

LUXEMBURGO, Rosa. **A acumulação de capital**. São Paulo: Nova Cultural, 1985. (Coleção Os Economistas)

MACENA, Chico. O conceito de mobilidade já está consolidado. **Engenharia**, São Paulo, 2003. Entrevista.

MACIEL, David. O governo Collor e o neoliberalismo no Brasil (1990-1992). **Revista UFG**, Goiânia, ano XIII, nº 11, dez. 2011. Disponível em: <http://www.proec.ufg.br/revista_ufg/dezembro2011/arquivos_pdf/artigos_o_governo.pdf>. Acesso em 10 out. 2012.

MANSO, Bruno Paes; BRANCATELLI, Rodrigo. Frota de SP chega neste mês a 7 milhões. **O Estado de S.Paulo**. 3 mar. 2011. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,frota-de-sp-chega-neste-mes-a-7-milhoes,686964,0.htm>>. Acesso em: 3 mar. 2011.

MAPLINK. Trânsito agora em São Paulo. [s.d.]. Disponível em: <http://www.maplink.com.br/sp/sao_paulo/transitoagora>. Acesso em: 3 jul. 2013.

MARICATO, Ermínia. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **São Paulo em Perspectiva**, 14, v. 4, 2000.

_____. O que esperar dos planos diretores. 2005. Disponível em <http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato_esperarplanodiretor.pdf>. Acesso em: 7 set. 2012.

_____. Posfácio. In: DAVIS, Mike. **Planeta favela**. São Paulo, Boitempo, 2006.

_____. O automóvel e a cidade. **Ciência e Ambiente**, 37, Santa Maria, p. 5-12, 2008.

MARQUES, Eduardo; TORRES, Haroldo. **São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais**. São Paulo: Senac, 2005.

MARTINS, Flávia Elaine da Silva. **Favela, que negócio é este?** Um estudo sobre o projeto de urbanização da Favela do Jaguaré no contexto dos negócios urbanos e de sua reprodução crítica. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

_____. A escala de produção de um cotidiano vivido e pesquisado. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA (Egal), 12, Caminando en una America Latina en tranformacion, 2009, Montevideo. Montevideo: Gega, 2009. Disponível em: <http://egal2009.easyplanners.info/area02/2051_da_Silva_Martins_Flavia_Elaine.pdf>. Acesso em: 1º set. 2011.

_____. **A (re)produção social da escala metropolitana:** um estudo sobre a abertura de capitais nas incorporadoras e sobre o endividamento imobiliário urbano em São Paulo. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

MASSON, Celso. Tem saída? Como o trânsito se tornou um drama da vida moderna – e os exemplos inspiradores das cidades que estão resolvendo o problema. **Época**, mar. 2008.

MAUTNER, Yvonne. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DEAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp/Fupam, 1999.

METRÔ – Companhia do Metropolitano de São Paulo. Pesquisa de Origem e Destino 1997. 1997. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-1997.aspx>>. Acesso em: 1º jan. 2011.

_____. Pesquisa de Origem e Destino 2007. 2007. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-2007.aspx>>. Acesso em: 1º jan. 2011.

MEYER, Regina Maria Prosperi. Atributos da metrópole moderna. **São Paulo em Perspectiva**, v. 14, nº 4, 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392000000400002>. Acesso em: 7 set. 2012.

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo: metrópole**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2004.

MICAELO, Sérgio. **Evolução da estratégia da Fiat Automóveis S.A. face à mudança do ambiente competitivo da indústria automobilística brasileira:** um estudo de caso. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

MIRALLES-GUASCH, Maria Carme. Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. **Documents d'Anàlisi Geogràfica**, Barcelona, nº 41, p. 107-120, 2002. Disponível em: <<http://www.raco.cat/index.php/DocumentsAnalisi/article/viewFile/31773/31607>>. Acesso em: 12 out. 2012.

_____. “A melhor solução é entender que o transporte é um sistema único”, diz especialista internacional em mobilidade. **Diário Catarinense**, 19 ago. 2013. Cidades. Entrevista concedida a Carolina Dantas. Disponível em: <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2013/08/a-melhor-solucao-e-entender-que-o-transporte-e-um-sistema-unico-diz-especialista-internacional-em-mobilidade-4239404.html>>. Acesso em: 28 out. 2013.

MIRALLES-GUASCH, Maria Carme; CEBOLLADA, Àngel. Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretacion desde la geografia humana. **Boletín de la A.G.E.**, nº 50, p. 193-216, 2009. Disponível em: <<http://age.ieg.csic.es/boletin/50/08%20MIRALLES.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2013.

MORAES, Fernando. Ambulantes faturam alto nos cruzamentos da cidade, **Veja São Paulo**, jul. 2002.

MOURA, Rosa. **Arranjos urbano-regionais no Brasil**: uma análise com foco em Curitiba. Tese (Doutorado) – Instituto de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2009.

MOURA, Rosa; BRANCO, Maria Luisa Gomes Castello; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas. Movimento pendular e perspectivas de pesquisa em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19, nº 4, out./dez. 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-88392005000400008&script=sci_arttext>. Acesso em: 10 out. 2013.

NALON, Tai. PM põe fim a atos favoráveis aos fretados. **Folha de São Paulo**, 1º ago. 2009.

NEGRI, João Alberto. **Elasticidade-renda e elasticidade de preço da demanda de automóveis no Brasil**. Brasília: Ipea, 1998. (Série Texto para Discussão - TD 0558)

NERI, Marcelo. **A miséria e a nova classe média na década da igualdade**. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

_____. **A nova classe média**: o lado brilhante dos pobres. Rio de Janeiro: FGV, 2010.

NÚMERO de ciclistas mortos no trânsito cai 42% em São Paulo. **Folha de São Paulo**, 30 ago. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/08/1334498-numero-de-ciclistas-mortos-no-transito-cai-42-em-sao-paulo.shtml>>. Acesso em: 6 nov. 2013.

OLIVA, Jaime Tadeu. **A cidade sob quatro rodas**. O automóvel particular como constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço geográfico como componente social. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

ONSV – Observatório Nacional de Segurança Viária. **Relatório Anual 2012**. 2012. Disponível em: <<http://www.onsv.org.br/ver/anuario-2012>>. Acesso em: 5 set. 2013.

ORRICO, Alexandre. Falha em mapas da Apple faz SP “ganhar” parques e museu “desaparecer”. **Folha de São Paulo**. 20 set. 2012. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/tec/1156584-falha-em-mapas-da-apple-faz-sp-ganhar-parques-e-museu-desaparecer.shtml>>. Acesso em: 1º out. 2012.

OSCAR, Naiana. O mercado imobiliário sob suspeita. **Exame**, 22 fev. 2012. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/1010/noticias/o-mercado-imobiliario-sob-suspeita?page=2>>. Acesso em: 4 out. 2013.

PÁDUA, Rafael Faleiros de. **Implicações socioespaciais da desindustrialização e da reestruturação do espaço em um fragmento da metrópole de São Paulo**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

_____. **Produção e consumo do lugar:** espaços de desindustrialização na reprodução da metrópole. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

PAIVA, Carlos. Qual o número de carros que circula em São Paulo? 2007a. Disponível em: <http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/qual_o_numero_de_veiculos_em_sao_paulo.pdf>. Acesso em: 5 jul. 2012.

_____. Comparação entre as pesquisas Origem Destino de 1997 e 2002. 2007b. Disponível em: <http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/comparacao_entre_as_pesquisas_origem_destino_de_1997_com_2002.pdf>. Acesso em: 28 out. 2013.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha:** a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

PEREIRA, Maurício Broinzi. O trânsito nas cidades – As grandes e médias cidades brasileiras estão parando com os congestionamentos. Como resolver este problema?. **Carta Fundamental**, nov. 2010.

PEREIRA, Rafael H. M.; SCHWANEN, Tim. **Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009):** Diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. Brasília: Ipea, 2013. (Série Texto para Discussão)

PINHEIRO, Ivan Antônio; MOTTA, Paulo César Delayti. **O regime automotivo brasileiro (RAB) como instrumento de modernização tecnológica do parque industrial nacional** – uma análise crítica. 2002. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENESEP2001_TR81_0042.pdf>. Acesso em: 4 ago. 2011.

PINHO, Marcelo. Mudança estrutural na indústria automobilística brasileira: a entrada de novos concorrentes. In: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO (Enegep), 19, Salvador. Rio de Janeiro: Abepro, 1999.

POCHMANN, Márcio. **Nova Classe Média?** São Paulo: Boitempo, 2012.

QUATRO grandes novidades para quem quer um carro popular. **Quatro Rodas**, jul. 1996. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>. Acesso em: 7 nov. 2013.

REDE NOSSA SÃO PAULO/IBOPE. Pesquisa de Mobilidade Urbana 2013. Disponível em <<http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/apresentacao-pesquisa-mobilidade-urbana-2013.pdf>> acesso em 26 ago. 2013

RESENDE, Paulo Tarso Vilela de; SOUSA, Paulo Renato. **Mobilidade urbana nas grandes cidades:** um estudo sobre o impacto dos congestionamentos. Belo Horizonte: Fundação Dom Cabral, 2009.

ROCHA, Léa Maria da. **O Rodoviarismo em São Paulo**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

RODRIGUES, Juciano Martins. Crescimento na frota de automóveis e motocicletas nas metrópoles brasileiras 2001/2011, 2012. Disponível em: <http://observatoriodasmetropoles.net/download/relatorio_automotos.pdf>. Acesso em: 29 out. 2012.

ROLNIK, Raquel. Uma cidade inteira para os carros (e não será suficiente!), 2012. Disponível em: <<http://raquelrolnik.wordpress.com/2012/03/29/sao-paulo-uma-cidade-inteira-para-os-carros-e-nao-vai-ser-suficiente/>>. Acesso em 5 maio 2012.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. (I)mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**, São Paulo, Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, v. 25 nº 71, jan./abr. 2011.

SANFELICI, Daniel de Mello. **A produção do espaço como mercadoria**: novos eixos de valorização imobiliária em Porto Alegre (RS). Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1988.

_____. **Metrópole Corporativa Fragmentada**. São Paulo: Nobel, 1990.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Edusp, 1994.

_____. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 1996.

_____. **O espaço dividido**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **Por uma outra globalização**. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SÃO PAULO (Estado). Indústria Automobilística. [s.d.]. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/conhecasp/historia_republica-industria-automobilistica>. Acesso em: 7 out. 2013.

_____. Lei Complementar nº 94, de 29 de maio de 1974. Dispõe sobre a Região Metropolitana da Grande São Paulo. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei%20complementar/1974/lei%20complementar%20n.94,%20de%2029.05.1974.htm>>. Acesso em: 14 out. 2013.

_____. Lei nº 9.358, de 13 de junho de 1996. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/172786/lei-9358-96-sao-paulo-sp>>. Acesso em: 1º out. 2012.

_____. **Pitu 2025** – Plano Integrado de Transportes Urbanos. São Paulo: Secretaria de Transportes Metropolitanos, 2008.

_____. Secretaria do Desenvolvimento Metropolitano. Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A. (Emplasa). **Macrometrópole paulista 2012**. 2012. Disponível em: <<http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/ProjetosEstudos/Relatorios/arquivos/BrochuraMMPortuguesV2.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2013.

SÃO PAULO (Município). Uso do solo urbano – tabelas. [s.d.]a. Disponível em: <<http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/index.php?cat=17&titulo=Uso%20do%20Solo%20Urbano>>. Acesso em: 30 out. 2013.

_____. Relatório de monitoramento dos Estoques de Potencial Construtivo. [s.d.]b. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/legislacao/estoques_de_potencial_construtivo/index.php>. Acesso em: 6 nov. 2013.

_____. Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992. Dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis; revoga a Lei no 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/upload/pinheiros/arquivos/COE_1253646799.pdf>. Acesso em: 6 nov. 2013.

_____. Lei nº 12.318, de 16 de abril de 1997a. Veda a comercialização de mercadorias e prestação de serviços em cruzamentos de vias no Município de São Paulo. Disponível em: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=30041997L%20123180000>. Acesso em: 6 nov. 2013.

_____. Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997b. Regulamenta a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/index.php?p=7158>>. Acesso em: 14 out. 2013.

_____. Decreto nº 37.346, de 20 de fevereiro de 1998. Altera o Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, Regulamentador da Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar o Programa de Restrição no Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo. Disponível em: <<http://cetsp1.cetsp.com.br/pdfs/rodizio/Decreto37346.pdf>>. Acesso em: 05 out. 2012.

_____. Lei nº 14.044, de 2 de setembro de 2005. Dispõe sobre a exclusão das áreas cobertas de garagem das áreas computáveis para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento, nas condições que especifica. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/habitacao/plantas_on_line/legislacao/index.php?p=8261>. Acesso em: 6 nov. 2013.

_____. Lei nº 14.971, de 25 de agosto de 2009. Dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/18804/lei1497109.pdf>>. Acesso em: 7 nov. 2013.

_____. Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010. Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a

minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades – Polo Gerador de Tráfego. Disponível em: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=07052010L%20151500000>. Acesso em: 30 out. 2013.

SARAPU, Paula; LOPES, Valquíria. Fábrica de congestionamentos: uma capital a 10 carros por hora. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 3 out. 2012. Gerais, p. 21.

SCARINGELLA, Roberto Salvador. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação Seade, v. 15, nº 1, jan./mar. 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392001000100007>. Acesso em: 10 out. 2013.

SCARLATO, Francisco Capuano. **A indústria automobilística brasileira e suas articulações com o crescimento espacial**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.

SCHOR, Tatiana. **O automóvel e a cidade de São Paulo**: territorialização do processo de urbanização (e de seu colapso). Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**. São Paulo: Bestbolso, 2008.

SERMAN, Carlos. **Análise dos aspectos críticos em modelos de concessão de rodovias**. Tese (Doutorado) – Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

SILVA JÚNIOR, Roberto França da. A formação e a constituição da geografia da circulação a partir das perspectivas de Friedrich Ratzel e Paul Vidal de La Blache. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SILVA, Ricardo Barbosa da. **Motoboys no Globo da morte**: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo. São Paulo: Fapesp/Humanistas, 2011.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: _____. **Circulação, transportes e logística**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011a.

SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transporte e logística**: diferentes perspectivas. São Paulo: Outras Expressões, 2011b.

SOMEKH, Nadia. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador**. São Paulo: Nobel/Edusp/Fapesp, 1997.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido Malta (Org.). **A cidade que não pode parar**: planos urbanísticos para São Paulo. São Paulo: Mackpesquisa, 2002.

SOUSA, Ivan Sérgio Freire de. **Rumo a uma sociologia da agroenergia**. Brasília: Embrapa, 2010.

SOUZA, Jessé. **Os batalhadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora**. Belo Horizonte: UFMG, 2012.

SOUZA, Maria Adélia A. de. **A identidade da metrópole**. São Paulo: Fapesp, 1994.

STEIN, Yolanda. Crédito: A locomotiva do mercado interno. **Desafios do Desenvolvimento**, Brasília, Ipea, ano 5, ed. 40, fev. 2008.

TAVARES, Rosana. **A estrutura de financiamento das empresas brasileiras abertas do setor de construção civil incorporadas de empreendimentos imobiliários: um estudo comparativo**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

TAFFEE, Edward. A rede de transportes e a paisagem americana em mutação. In: **Geografia Humana nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Fórum, 1970.

TELES, Paula. **Os territórios (sociais) da mobilidade: um desafio para a área metropolitana do Porto**. Porto: Lugar do Plano, 2005.

TUFANO, Thiago. SP: novas faixas de ônibus na marginal Pinheiros desagradam motoristas. **Agora**, 10 jul. 2013a. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/transito/sp-novas-faixas-de-onibus-na-marginal-pinheiros-desagradam-motoristas,8387f1cd3b9cf310VgnVCM10000098cceb0aRCRD.html>>. Acesso em: 11 out. 2013.

_____. Com faixa, ônibus supera carro em 40 minutos. **Agora**, p. 5, 19 ago. 2013b. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/08/1325567-com-faixa-onibus-supera-carro-em-40-minutos-em-sp.shtml>>. Acesso em: 6 nov. 2013.

URRY, John. **Mobilities**. Cambridge: Polity, 2007.

URRY, John; FEATHERSTONE, Mike; THRIFT, Nigel. **Automobilities**. London: Sage, 2005.

VALLE, Caio do; DANTAS, Tiago. Verticalização chega ao limite em 21 distritos de São Paulo. **Jornal da Tarde**. 23 nov. 2011. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,verticalizacao-chega-ao-limite-em-21-distritos-de-sp-,801766,0.htm>>. Acesso em: 11 dez. 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade**. São Paulo: Fapesp, 1996.

_____. **Viver é preciso, circular não é preciso**. São Paulo: Annablume, 1999.

VEIGA, Edison; BURGARELLI, Rodrigo. No mercado imobiliário, a vez da periferia. **O Estado de São Paulo**. 11 maio 2013. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,no-mercado-imobiliario--a-vez-da-periferia-,1030774,0.htm>>. Acesso em: 11 maio 2013.

VELÁZQUEZ, Blanca Rebeca Ramírez. Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos. 2009. Disponível em: <<http://web.ua.es/es/giecryal/documentos/documentos839/docs/wwwciudades82ramirez.pdf>>. Acesso em: 11 jan. 2010.

VENDROSSI, Alessandro Olzon. **A securitização de recebíveis imobiliários: uma alternativa de aporte de capitais para empreendimentos residenciais no Brasil.** Dissertação (Mestrado) – Departamento de Engenharia de Construção Civil da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

VICENTINI, Jackeline Severina Bezerra. **A reprodução de processos de segregação espacial na periferia da RMSP: o entorno do Rodoanel Mário Covas.** Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

ZIONI, Silvana. O plano da Light e a comissão de estudos de transporte coletivo: o transporte urbano sai dos trilhos. In: SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Candido Malta (Org.). **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos para São Paulo.** São Paulo: Mackpesquisa, 2002.

ZMITROWICZ, Witold; BORGHETTI, Geraldo. **Avenidas 1950-2000.** 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo. São Paulo: Edusp, 2009.

VERBETES

COMUTAÇÃO. In: **Vocabulário de Termos de Geografia Urbana.** Tradução Nice Lecocq Muller. Rio de Janeiro: Instituto Panamericano de Geografia, 1971.

CONGESTIONAMENTO. In: CUNHA, Antônio Geraldo. **Dicionário Etimológico Nova Fronteira da Língua Portuguesa.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982. p. 123.

_____. In: **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa.** São Paulo: Positivo, 2008. p. 1343.

_____. In: **Grande Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.** Rio de Janeiro: Objetiva, 2009. p. 1488.

MOBILIDADE. In: **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa.** São Paulo: Positivo, 2008.

_____. In: **Grande Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.** Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

MOBILITÉ. In: BRUNET, Roger; FERRAS, Robert; THERY, Hervé. **Le mots de la géographie: Dictionnaire critique.** 1993.

_____. In: BAUD, Pascal et al. **Dictionnaire de Géographie.** 1 ed. Paris: Hatier, 1995.

MOBILITÉ de la population. In: VERGER, Fernand. **Dictionnaire de la Géographie**. 6 ed. (1 ed. 1970). Paris: Presses Universitaires de France, 1996.

MOBILITY (verbete inexistente). In: STAMP, Laurence Dudley. **A Glossary of Geographical Terms**. 3 ed. (1 ed. 1966). London: Longman, 1970.

_____. In: CLARK, Audrey. **Longman Dictionary of Geography**: human and physical. 3 ed. (1 ed. 1985). London: Longman, 1989.

_____. In: MAYHEW, Susan. **A Dictionary of Geography**. 2 ed (1 ed. 1992). New York: Oxford University, 1997.

_____. In: JOHNSTON, R. J.; GREGORY, Derek; SMITH, David, M. **The Dictionary of Human Geography**. 5 ed. (1 ed. 1988). Clichester: Wiley-Blackwell, 2009.

ANEXOS

ANEXO A – Entrevista com Ronald Gimenez, editor-chefe da Rádio SulAmérica Trânsito.

Entrevista realizada em 13/06/2013 nas dependências do Grupo Bandeirantes de Comunicação.

André: A SulAmérica Trânsito é a única rádio com esse perfil na América Latina. A gente sempre escuta, especialmente, o Kiko Bernardoni. Onde existem outras rádios com esse perfil?

Ronald: Tem uma rádio em Nova Iorque que tem essa característica. E tem uma rádio em Hong Kong também. Eu não tenho outros referenciais de rádios com esse perfil no *dial*. Existem alguns trabalhos de internet que são feitos, mas no *dial* não. Não tem a menor dúvida de que a gente, falando da América Latina, é a única rádio que lida diretamente com o trânsito 24 horas por dia.

André: No Rio de Janeiro também tem uma, a SulAmérica Paradiso. Não exatamente com a mesma característica.

Ronald: É. Mas não tem a mesma característica porque ela é entretenimento e trânsito. Ela toca música, mas fala mais do que as outras rádios do trânsito. Ela tem uma pegada diferente.

André: Como surgiu a ideia de fazer uma rádio baseada na fluidez viária e na mobilidade urbana? Com foco nessa ideia do congestionamento?

Ronald: O objetivo era fazer as pessoas economizarem minutos importantes da vida delas. Surgiu de interesse coletivo, era uma ideia do grupo Bandeirantes. Era um anseio de uma seguradora, a SulAmérica, que queria mais participação no mercado de automóveis em São Paulo, e a agência de publicidade dela teve a ideia de fazer uma rádio que lidasse com o trânsito 24 horas por dia. Então, partiu desse tripé de interesses e com o *slogan* “Ajudando você a enfrentar o trânsito de São Paulo”. Então, é uma ajuda, é uma mão. Se as pessoas conseguirem economizar alguns minutos de manhã e alguns minutos à tarde na ida e na vinda do trabalho, elas terão uma qualidade de vida melhor, se somado isso ao longo de um ano.

André: Como foi operacionalizar a ideia? Na verdade, quanto tempo demorou para entrar no *dial*, entre a preparação e a estreia? E quais as maiores dificuldades no primeiro momento?

Ronald: Demorou dois meses para montar a estrutura e o maior desafio era criar a linguagem. Deveria ser uma linguagem que atendesse essa necessidade de falar o tempo todo de trânsito. Um assunto chato. Então, nós tivemos que desenvolver uma linguagem próxima, amiga do motorista, para que ele se sentisse representado ali. Então, a gente não teve muito tempo para ter grandes ideias de como fazer. O que a gente sabia era que precisávamos ser simpáticos. Uma das medidas tomadas foi colocar mulheres para dirigir os carros, porque a gente achava que seria possível tornar o áudio mais doce, um pouco mais simpático, se as mulheres fizessem. E, até mesmo, poderíamos quebrar o estigma de que mulher não sabe dirigir, essas coisas.

André: Eu me lembro de que, num primeiro momento, salvo engano, tinha só o Álvaro Bufarah como um repórter, e era no horário da noite, certo?

Ronald: Isso, no horário de tarde e noite. Elas... Eu acho que a gente cumpriu muito bem esse papel. Era uma rádio com muito mais vozes femininas do que masculinas. Essa foi uma das providências que a gente tomou.

André: E como surgiu a ideia de fazer um monitoramento paralelo ao da CET, que a gente sabe que é insuficiente?

Ronald: Porque a gente sabia que um dos problemas da cidade era a não observância da CET. Porque a CET dependia de pessoas, ela depende de pessoas para informar sobre o trânsito. É um cara, olhando com binóculo, de cima de um prédio, determinados corredores. Isso é um problema, porque esse cara tem outras preocupações. O cara que está na via deve primeiro atender o cidadão que está com o carro quebrado, o acidente, a ocorrência policial. Ele tem de atender primeiro, depois ele faz contato com a retaguarda para poder descobrir, ou para poder passar para eles qual é o volume de lentidão; se ele viu um, dois ou três quilômetros, ou cem metros ou duzentos metros. Então, é uma informação muito defasada e que não abrange a cidade. Ela pega os corredores. Nós não podemos, numa cidade como a nossa, ter apenas informação que depende de gente e que é restrita a algumas áreas. A gente precisava de algo que pudesse ser mais. Daí surgiu o advento do monitoramento com GPS, que é esse que vem a partir do Maplink. O Maplink tem parceiros, empresas de GPS e monitoramento, e essas informações são passadas por uma central e, pelo tempo médio de percurso entre um ponto e outro ponto, se consegue saber qual foi a velocidade desenvolvida pelos carros e, aí sim, fazer um cálculo de lentidões. Então, é muito mais confiável do que qualquer outro método.

André: Como vocês estipulam o trajeto que os repórteres vão fazer nos veículos da rádio?

Ronald: A gente divide a cidade em zonas. Depende do número de repórteres que a gente tem à disposição. No começo, era norte, sul, leste, oeste e centro. Hoje, a gente tem um repórter focado em marginal do rio Tietê e corredores paralelos, temos um repórter na Zona Leste, um na Zona Sul. A gente tem repórter que faz o percurso da grande São Paulo, que vai por Osasco, ou pelo ABC. Então, eles têm uma área delimitada, que a gente considera que é a área que mais pode ter impacto em grandes vias. Se alguma coisa acontecer naqueles corredores, a gente vai ter alguém cobrindo. Então, a possibilidade de dar certo é muito maior. A gente delimita áreas de circulação da reportagem.

André: A percepção que você tem do problema do congestionamento – a rádio começou, salvo engano, em 2 de fevereiro de 2007...

Ronald: 12 de fevereiro.

André: ... 12 de fevereiro de 2007. A percepção que você tem, lidando cotidianamente, é de que, de fato, os congestionamentos aumentaram?

Ronald: De fato, os congestionamentos aumentaram, não tenho a menor dúvida disso. Mesmo com as restrições. Acabou de sair um estudo da CET mostrando que as marginais dos rios Tietê e Pinheiros, mesmo com restrições de caminhões, tiveram um aumento do fluxo de carros. Para você ter uma ideia, a gente tirou o veículo pesado no horário de pico e continua tendo o mesmo problema e tem até agravado. Significa que é algo além disso. Significa que nesses corredores, o congestionamento aumentou e outras regiões receberam fluxo de caminhões, regiões não monitoradas pela CET. O que é pior ainda. Então, as periferias receberam uma carga muito grande de caminhões, principalmente a Zona Norte. Isso é gritante, flagrante. O mapeamento mostra claramente isso. Lamentavelmente, as providências tomadas não foram eficazes.

André: Em vias que não foram preparadas para esse fluxo, não é?

Ronald: Não, de jeito nenhum.

André: A rádio lançou um aplicativo. Como esse aplicativo se associa ao trabalho já realizado pela rádio?

Ronald: Esse aplicativo é interativo: as pessoas podem colocar ou postar situações de trânsito ou acidentes, podem participar do monitoramento da cidade. Isso é muito legal, permite que o motorista possa alimentar com informações. Mas é uma coisa nova ainda. Existem, já, alguns aplicativos paralelos que já fazem isso. É uma coisa nova para o cidadão poder não só desfrutar de algumas informações. Como as redes sociais estão cada vez mais na baila, na banca, isso vai se tornar uma ferramenta fundamental, é questão de pouco tempo. As pessoas

vão cada vez mais alimentar as mídias. A rádio já é assim. A rádio é uma rádio alimentada pelos ouvintes o tempo todo. Esses mecanismos são novos instrumentos para que o ouvinte participe.

André: O *Waze* é dos mais conhecidos...

Ronald: É, o *Waze* é também... A gente tem o *Waze* aí, muito próximo da gente.

André: É o mais conhecido...

Ronald: Exatamente, que ainda tem alguns...

André: ...gaps.

Ronald: Ainda precisa resolver alguns pequenos problemas, mas que vai se tornar, sem dúvida, uma ferramenta confiável.

André: Considerando que essa é uma rádio *sui generis*, uma rádio que fala de trânsito, empresas de quais setores a procuram para realização de parcerias de publicidade e de *marketing*, normalmente?

Ronald: Principalmente quem lida com a vida em movimento, com as pessoas. As empresas perceberam que os ouvintes dessa rádio estão em deslocamento, fundamentalmente. Uma pessoa em deslocamento é alguém que está mais próxima do consumo do que outras. Ele pode decidir mudar o caminho dele para fazer uma compra. São pessoas que vivem dentro do carro. Então, o mercado automobilístico investe fortemente na rádio. Mas muitos anunciantes já perceberam que essa questão da mídia em trânsito é muito importante. Imagina você ter uma via de fluxo fundamental, como é a marginal do rio Tietê, com milhares de carros passando ao mesmo tempo, e você manda uma mensagem publicitária que naquela via, em determinado lugar, tem uma promoção “X” naquele momento. As pessoas que estão no carro têm um poder muito maior de decidir do que quem está em casa. Então, essa decisão faz que esse cara seja potencialmente um consumidor. E quem fala com esse cara? Somos nós. Essa rádio fala mais do que as outras rádios, porque a gente lida com isso o tempo todo.

André: Há tempos, não lembro a data, salvo engano foi a Maria Tereza Cruz, quando era repórter, fez algumas inserções em transporte coletivo. Por qual razão houve o abandono dessa ideia? Eu chamei de ideia piloto aqui também, não sei se estou correto.

Ronald: É uma ideia interessante. Não houve na verdade um abandono. Aquilo foi como uma série especial que a gente fez, em transporte público, com a vivência do repórter. A gente tem uma proposta muito grande com transporte público, porque se as pessoas se deslocassem mais por transporte público, a gente teria menos congestionamento, é natural, e os caminhos ficariam com um tempo menor de viagem. A questão é você ter pessoas que se adaptem a esse

tipo de iniciativa. Então, são coisas sazonais mesmo. Os nossos ouvintes de transporte público, falando de tempo médio de trem, quando tem algum problema. A gente faz um acompanhamento muito próximo com CPTM, com os metrô, para saber dos problemas. A gente tem evidenciado isso em reportagens especiais também. Então, eu acho que o caminho, o futuro, é a gente ser um prestador de serviços também para esse público. Como isso vai aparecer de maneira mais clara? Quando a gente tiver mais corredores de ônibus e tiver mais vias exclusivas para transporte público. Então, a gente vai poder passar informações que ajudem a pessoa a definir se deve ou não seguir por aquele corredor. Tipo: a gente tem um corredor que vai da Francisco Morato até o centro da cidade, é um corredor de ônibus completo, que vai até lá. Vale a pena a gente manter, de uma forma sistemática, a alimentação do tempo de recurso desse corredor. Com esse incremento que a prefeitura pretende dar nos corredores de ônibus, eu acho que as coisas tendem a ficar mais fáceis de fazer. A gente vai ter mais elementos para poder falar. É algo que deve acontecer em breve.

André: Tem um aplicativo que se chama Moovit também do mesmo conselho gestor que faz o *Waze*, não é?

Ronald: É, tem vários aplicativos que tratam disso, tem alguns muito bons, todos os ônibus da cidade tem GPS, agora, que monitora o caminho do ônibus, para saber quanto tempo vai demorar. São muito interessantes. Já são uma realidade. Assim como existem aplicativos para táxi e para outras coisas. Então, acho que vale muito a pena as pessoas, cada vez mais, utilizarem esses mecanismos. No rádio, a hora tem sessenta minutos, isso nunca vai mudar. O dia vai ter 24 horas de sessenta minutos. Nunca vai mudar. Eu não tenho como dar mais informação do que eu dou. É matematicamente impossível, matematicamente, fisicamente. É impossível, não dá. Então, quanto mais mecanismos nessa área a gente melhor. Esses mecanismos são muito importantes.

André: Muito obrigado, Ronald. Eu finalizo minhas perguntas.

Ronald: Obrigado você.

ANEXO B – Mapas complementares

Anexo 1 – São Paulo – Domicílios que possuem carros.

Anexo 2 – RMSP – Variação das viagens produzidas por ônibus (1997-2007)

Anexo 1 - São Paulo - Domicílios que possuem carro - 2010

Anexo 2 - RMSP - Variação das viagens produzidas por ônibus (1997 - 2007)