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

OS SERVIÇOS NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO: O CASO DOS METROVIÁRIOS.

Sérgio Renato da Silva Magalhães

Orientador:
Prof. Dr. Francisco Capuano Scarlato

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas para obtenção do título de Mestre em Geografia.

São Paulo, 2004

7311
04 04 2005
Marcos

MAGALHAES, SERGIO R.DA SILVA
2004

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

OS SERVIÇOS NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO: O CASO DOS METROVIÁRIOS.

Sérgio Renato da Silva Magalhães

Orientador:
Prof. Dr. Francisco Capuano Scarlato

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas para obtenção do título de Mestre em Geografia.

São Paulo, 2004

Aos Companheiros e companheiras
Metroviários.

"As leis não bastam. Os lírios não nascem
da lei. Meu nome é tumulto, e escreve-se
na pedra."

Carlos Drummond de Andrade

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao Professor Francisco Capuano Scarlato, pela amizade que construímos e pela orientação.

Ao Professor Jorge Grespan, pelas aulas sobre dialética e marxismo.

A Roldan, Petrauskas, Cátia Gouveia, Alexandre Rieger, Pasin, Paulinho da Pintura, Silvana Zuccolotto e demais metroviários e metroviárias que nos ajudaram na pesquisa.

A Herculano, funcionário do Sindicato dos Metroviários, pela ajuda com os arquivos.

Cláudia Costa, pelas correções.

Aos companheiros e companheiras do Alternativa Sindical de Base do Metrô, pelo apoio e compreensão nos últimos meses do mestrado.

A Alex Fernandes, Florentino e aos Cipistas do Metrô, pelo companheirismo.

A Cajazeiro e todos companheiros e companheiras do Pátio Jabaquara, pela energia.

A Ciro Aquino, pela presteza.

A Telso e Paulinho, pela luz.

Aos Malacquias de todos os tempos, pela companhia e amizade.

A minha mãe e minha família, pelo apoio de sempre.

A Gilberto, companheiro de todas as lutas, pelos toques geográficos.

A Giovana, meu amor e parceira no transcurso e fechamento desta dissertação.

Sem vocês este trabalho não seria possível, valeu!

SUMÁRIO

Lista de Gráficos
Lista de Quadros
Lista de Mapas
Lista de Tabelas
Lista de Imagens
Resumo
Resumen

Introdução.....**9**

Capítulo I: Transformações no mundo do trabalho: o caso do setor de serviços

I.1 – O trabalho: intercâmbio metabólico do homem com meio natural.....15
I.2 – Referências históricas sobre o mundo capitalista do trabalho.....17
I.2.1 – A manufatura.....17
I.2.2 – O trabalho cria e o capital se apropria.....21
I.2.3 – Padronização e intercambialidade de peças e equipamentos.....25
I.2.4 – Trabalho e trabalho abstrato.....28
I.2.5 – Trabalho produtivo e improdutivo.....30
I.2.6 – A materialidade da "produção imaterial".....35
I.3 – Trabalho no setor de serviços.....36
I.3.1 – Marx e os serviços.....36
I.3.2 – O modelo trípode de Colin Clark.....38
I.4 – O mundo mudou?.....45

Capítulo II: O setor de serviços no Brasil.

II.1 – O serviço no contexto proto-urbano.....51
II.2 – O serviço no início da industrialização.....62
II.3 – A hegemonia urbano-industrial.....69
II.4 – A produção do espaço urbano-industrial e de "serviços".....76

II.4.1 – O espaço urbano industrial e de serviços....76
II.4.2 – Financeirização do território....77
II.4.3 – A territorialização da periferia....79
II.4.4 – O Metrô no espaço urbano....81
II.4.5 – O "mundo fantástico"....83
II.5 – O setor de serviço na desestruturação do mundo do trabalho....84
II.6 – Crescimento horizontal dos serviços....88
II.7 – O crescimento ininterrupto do "setor de serviços"....91
II.7.1 – Concentração de mão-de-obra e centralização de capital: extremos estruturalmente opostos....95
II.7.2 – Serviços produtivos e os improdutivos: extremos historicamente opostos....97
II.7.3 – Seletividade, concentração e desigualdade espaciais....98
II.7.4 – Os "serviços públicos" e o Estado....101

Capítulo III: Os serviços na RMSP: o caso dos metroviários.

III.1 – O fazer-se metroviário (1966 a 1988)....109
III.1.1 – O território metroviário em construção....110
III.1.2 – A apropriação do território e a construção do espaço....121
III.1.3 – O espaço do trabalho metroviário:o devir de uma categoria profissional....131
III. 2 – A Desconstrução do Trabalho Metroviário (1989 a 2004)....147
III. 2.1 – O Futuro determinando o presente....148
III. 2.2 – A fragmentação do sistema....151

Considerações Finais....168

Referências Bibliográficas....176

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Participação dos setores da economia no PIB.....92
Gráfico 2: Brasil: evolução do pessoal ocupado por setor de atividade (1981/1999).....93
Gráfico 3: Brasil: evolução do pessoal ocupado por complexos do terciário (1981/1999).....94
Gráfico 4: Brasil: participação dos segmentos nos serviços não-financeiros (2001).....97

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Revolução na base técnica da produção capitalista.....23
Quadro 2:Cronologia de eventos no Metrô de São Paulo (31/08/1966 a 22/12/1988).....110
Quadro 3:Evolução da logomarca metroviária.....137
Quadro 4:Novas formas de luta e conquistas dos metroviários (1984/1988).....139
Quadro 5: Cronologia de eventos no Metrô de São Paulo (13/02/1989 a nov/2004).....153

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Evolução da distribuição dos empregos por setor econômico em anos e países selecionados.....39
Tabela 2: Alguns exemplos de concentração mundial (1980 e 1990).....47
Tabela 3: Desenvolvimento da rede ferroviária (1854 a 1940).....60
Tabela 4: São Paulo: número de estabelecimentos e de operários na indústria (1907).....63
Tabela 5: São Paulo: evolução demográfica (1900 a 1940).....63
Tabela 6: Brasil: participação dos macro-setores no PIB (1900 a 1930).....64
Tabela 7: São Paulo: operários em empresas com mais de 100 funcionários (1920).....64
Tabela 8: São Paulo: número de empresas e de operários na indústria.....66
Tabela 9: Evolução da implantação de ferrovias (1900 – 1959).....68
Tabela 10: RMSP – evolução da utilização dos transportes (1967- 1997).....82
Tabela 11:RMSP – evolução da mobilidade de 1967 a 1997.....82
Tabela 12: Brasil: participação dos macro-setores no PIB (1900/2000).....91
Tabela 13: RMSP: pessoal ocupado por setor de atividade (1981 e 1999).....100

Tabela 14:Município de São Paulo: evolução do emprego por macro-setor de atividade (1985-2002)....101

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: São Paulo de Piratininga (1560)....52
Mapa 2: São Paulo de Piratininga no ano de 1800....53
Mapa 3: Participação dos estados na receita bruta de serviços (2001)....99

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Rua Direita no final do século XIX....54
Imagem 2: Largo São Bento (1860)....54
Imagem 3 :Implantação dos trilhos na rua São Bento esquina com a rua Direita (1902)....58
Imagem 4: Av. Paulista esquina com Rua da Consolação (1902)....59
Imagem 5: Estacionamento de trens do Pátio Jabaquara....116
Imagem 6: Bilhete da AEMESP - reconhecimento da categoria metroviária....124
Imagem 7: Jornal do Tatu : órgão oficial do Metrô Clube....132
Imagem 8: Jornal Plataforma nº 1 – setembro de 1976....134
Imagem 9: Bilhete Extra – 24 de agosto de 1981....136

RESUMO

Esta dissertação trata do fazer-se dos metroviários no Estado de São Paulo e representa um olhar geográfico sobre o Mundo do Trabalho, problematizando, particularmente, a posição do setor de serviços na constituição da classe trabalhadora como um todo e na construção da trama urbana da cidade. Desta forma procuraremos utilizar algumas ferramentas de análise da geografia para estudar as transformações contemporâneas no espaço do trabalho. Começando pelas noções de totalidade e de escala que nos fez dividir o estudo em três capítulos. Sendo que no primeiro procuraremos localizar a pesquisa no campo teórico, rebuscando a discussão sobre o valor nas obras de Karl Marx, fazendo um exercício sobre a possibilidade de ter acontecido um processo de capitalização e valorização de uma parcela importante dos serviços no século XX. No segundo capítulo nos referenciamos na escala do país, focalizando o fazer-se do trabalhador em São Paulo, tentando, assim, reenquadrar o setor de serviços na história espacial de sua Região Metropolitana, valorizando seu papel na divisão social do trabalho no marco da formação do Espaço Urbano Industrial e de Serviços. No terceiro capítulo abordaremos empiricamente o devir dos metroviários a partir da dimensão territorial e espacial da formação desta categoria de trabalhadores, realçando o processo de descaracterização profissional e social que está em curso a partir da gestão que privilegia a fragmentação deste coletivo funcional, como parte da política de privatização em voga no Brasil desde a década de 90.

Palavras chave

Escala, espaço, território, trabalho, luta de classes, valor, serviços, Metrô, metroviários, fragmentação social e privatização.

RESUMEN

Esta disertación trata del hacer de los trabajadores del Metro del Estado de São Paulo y representa una mirada geográfica sobre el Mundo del Trabajo, problematizando, particularmente, la posición del sector servicios en la constitución de la clase trabajadora como un todo y en la construcción de la trama urbana de la ciudad. De esta forma procuraremos utilizar algunas herramientas de análisis de la geografía para estudiar las transformaciones contemporáneas en el espacio de trabajo. Comenzando por las nociones de totalidad y de escala que nos hace dividir el estudio en tres capítulos: siendo que en el primero procuraremos localizar la pesquisa en el campo teórico, buscando la discusión sobre el valor en las obras de Kart Marx, haciendo un ejercicio sobre la posibilidad de que halla acontecido un proceso de capitalización y valorización de una parcela importante de los servicios en el siglo XX; en el segundo capítulo nos referiremos a la escala del país, focalizando el hacerse del trabajador en São Paulo, intentando, así, re-encuadrar, el sector de servicios en la historia espacial de su Región Metropolitana, valorizando su papel en la división social del trabajo en el marco de la formación del Espacio Urbano Industrial y de Servicios; en el tercer capítulo abordaremos empíricamente el devenir de los trabajadores del metro a partir de la dimensión territorial y espacial de la formación de este sector de los trabajadores, realzando el proceso de descaracterización profesional y social que está en curso a partir de la gestión que privilegia la fragmentación de este colectivo funcional, como parte de la política de privatización en boga en Brasil desde la década del 90.

Palabras clave

Escala, espacio, territorio, trabajo, lucha de clase, teoría del valor, metro, trabajador del metro, fragmentación social y privatización

INTRODUÇÃO

O cotidiano do mundo do trabalho para mim se inicia no Rio de Janeiro como operador de máquina ferramenta. Mais especificamente a profissão se chamava fresador de ferramentaria e o meio geográfico do trabalho era uma trama industrial decadente, um momento que o Rio de Janeiro vivenciava um processo de desendustrialização.

Em outubro de 1994, através de concurso público, entrei para o Metrô de São Paulo como ajudante de manutenção. Já na integração percebi a diferença de ambiente de trabalho. No segundo dia representantes do Sindicato dos Metroviários apareceram na sala para explicar como funcionava a empresa sob o ponto vista dos trabalhadores e filiar todos os 23 operários que estavam sendo admitidos, fato impensável nas indústrias que trabalhei, onde o Sindicato não podia nem passar do portão.

Mas a partir da segunda metade dos anos 1990, a realidade começa a mudar atingindo profundamente este cotidiano. O país vivenciava uma campanha contra as estatais e seus trabalhadores; as primeiras eram tratadas como elefantes brancos e os segundos como marajás. Esta contrapropaganda fazia parte da política de privatização e começava a ser implementada no Metrô de São Paulo. O caráter do metroviário entrava em crise devido às decisões tomadas nas altas esferas da empresa e do Estado.

Esta dissertação trata do fazer-se[1] da categoria metroviária na Região Metropolitana da São Paulo, no sentido dado por E. P. Thompson, que utiliza a terminologia "fazer-se" para expressar o processo ativo da formação de uma classe, como algo "que não surgiu tal como o sol numa hora determinada. Ela estava presente ao seu próprio fazer-se". Para chegar a compreensão da complexidade das transformações que estão em curso no fazer-se metroviário, iniciaremos o estudo pelo setor de serviços, totalidade que envolve a categoria.

Desta forma, no primeiro capítulo abordaremos algumas questões teóricas referentes às mudanças ocorridas no mundo do trabalho, entre elas: a relação entre o caráter ontológico e histórico do trabalho, a distinção entre trabalho e trabalho abstrato, a questão da produtividade ou da improdutividade do trabalho no capitalismo e a discussão sobre a materialidade ou a imaterialidade da produção social. Estas questões teóricas

[1] (Cf, E. P. THOMPSON. *A Formação da Classe Operária Inglesa*. Livro: A árvore da liberdade. Tradução de Denise Bottmann, 3ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p. 9).

constituem o pano de fundo da discussão sobre o "setor de serviços", que foi usado como uma "categoria residual", abarcando genericamente uma variedade de tipos de serviços.

No segundo capítulo procuraremos salientar algumas especificidades do desenvolvimento da classe trabalhadora brasileira, particularmente na RMSP, procurando focalizar e problematizar a inserção de parcelas importantes de labores realizados no "setor de serviços", no circuito de produção e reprodução de capital; exercitando uma periodização deste processo, partindo do início do século em um período de urbanização incipiente mas já com uma presença importante do setor de serviços na economia, passando por uma etapa de hegemonia urbana industrial, até a última fase, que estamos presenciando, do Espaço Urbano Industrial e de Serviços.

No terceiro capítulo estudaremos o caso do fazer-se dos metroviários explorando, como característica estrutural, a possibilidade da existência de uma dupla dimensão – escala ou nível – do trabalho para o trabalhador: a territorialização do trabalho enquanto função ocupacional e a sua espacialização como qualificação profissional.

Capítulo I

Transformações no mundo do trabalho:

O caso do setor de serviços.

Para muitos de nós o objetivo final de nosso trabalho é criar um mundo no qual os trabalhadores possam fazer sua própria vida e sua própria história, ao invés de recebê-las prontas de terceiros, mesmo dos acadêmicos.

Eric J. Hobsbawm, 2000.

Nesta primeira seção, apresentaremos uma rápida abordagem sobre as principais mudanças ocorridas no mundo do trabalho, em escala mundial, e algumas questões teóricas e históricas que consideramos fundamentais para a compreensão da atual totalidade, referenciada no meio geográfico do trabalho[1] metroviário na Região Metropolitana de São Paulo. A premência deste enfoque segue nossa busca metodológica, que compreende a formação da categoria metroviária como parte de um processo social complexo que se iniciou antes dos metroviários desta região pensarem em existir. Neste caminho percebemos, durante nossa pesquisa, alguns problemas teóricos envolvendo a questão do trabalho no "setor de serviços" e sua relação com o movimento conformador da classe trabalhadora como um todo. Questões teóricas que não se encaixavam muito bem com o meio geográfico vivenciado e averiguado no decorrer do processo.

Abordaremos, em primeiro lugar, a relação entre o caráter ontológico do trabalho e sua extração histórica. Neste contexto realçaremos a tendência de se fazer uma amalgama entre esses dois termos da equação social, que fornece a base para a confusão teórica, com profundas conseqüências políticas, não permitindo perceber a diferenciação entre as categorias do trabalho e do trabalho abstrato. Em seguida trataremos, a questão das "revoluções tecnológicas" ocorridas sobre a vigência da hegemonia do capital como mediador societário, com o cuidado de estabelecer a abrangência de tais eventos no marco preciso da base técnica; a partir desta referência esboçaremos algumas características do modo de produção capitalista, que têm caráter continuamente crescente, tais como: a tecnologia como mecanismo que concretiza a transferência do conhecimento da esfera do trabalho para a esfera do capital; a hierarquização do trabalho e a produtividade como preceitos inalienáveis do capital e a padronização e intercambialidade de peças e equipamentos como elementos técnicos fundamentais para a produção capitalista.

Tocaremos, ainda, em duas problematizações teóricas de matriz clássica concernente às questões da produtividade e improdutividade do trabalho para o capitalismo e sobre a materialidade da "produção imaterial", para podermos, fechando esta primeira parte, discutir a "setor de serviços" que, usado como uma "categoria residual", abarca genericamente uma variedade de tipos distintos de serviços, entre eles o trabalho em transporte do qual o metrô; o meio geográfico do trabalho onde está imerso o objeto desta dissertação.

[1] Cf. Gilberto Cunha FRANCA. O espaço de trabalho a partir das transformações na fábrica. Dissertação de Mestrado: FFLCH/DG/USP, 2004, p. 71.

I.1 – O trabalho: intercâmbio metabólico do homem com meio natural.

O trabalho é uma atividade especificamente humana. Através dele o ser humano opera uma transformação original na matéria preexistente, que resulta no projeto que já tinha em perspectiva. O trabalho não é uma intervenção na natureza ao acaso, meramente instintiva e refém das necessidades física e biológica. O ato transformador ocorre primeiramente na mente do ser, transmitindo-se ao osso de um animal morto que estava por ali no terreno, transformando-o em uma arma ou ferramenta, com uma finalidade específica, ligada a princípio à sua sobrevivência[2]. Apesar de metodologicamente o trabalho, nesta acepção ontológica, não poder ser reduzido ao exemplo anterior podemos imaginar que, a partir desta prototécnica e protoferramenta inicia-se a aventura espacial e social, a Odisséia da humanidade sobre a Terra. Nesta aurora dos tempos históricos, o homem dependia diretamente do espaço circundante para reprodução de sua vida; ainda estava preso ao determinismo da natureza e se encontrava dominado por ela. Era necessário conhecer seus segredos para sobreviver. As primeiras técnicas, desta forma, foram invenções do próprio homem local, elaboradas no contato íntimo com a natureza[3].

Localizado na fronteira entre o ser humano e a natureza, o trabalho – e a técnica, sua irmã siamesa – constituiu-se na mediação fundamental entre a esfera da necessidade humana e a de sua realização. Em um processo de auto-realização da humanidade, de avanço do ser consciente em relação ao seu agir instintivo, bem como o seu domínio em relação à natureza, configurou-se o trabalho como referencial ontológico e fundante da práxis social. Assim sendo, desde este espaço primevo, não pode haver vida social sem trabalho. Daí deriva a dialética primordial de toda existência humana, através do trabalho o homem simultaneamente altera a natureza e autotransforma o próprio ser que trabalha[4]. Sérgio Lessa explica:

> Ser fundante não significa ser cronologicamente anterior, mas sim ser portador das determinações essenciais do ser social, das determinações ontológicas que consubstanciam o salto da humanidade para fora da natureza.[5]

Sendo possuidor destas determinações, o trabalho, congrega um conjunto de relações sociais encarregadas da reprodução da base material da sociedade humana, independentemente da estrutura social estabelecida sobre ele em dado momento histórico. Neste sentido, o trabalho,

---

[2] Cf, 2001 - Uma Odisséia no Espaço. Stanley Kubrick, EUA, 1968.
[3] Cf, Milton SANTOS. *Economia Espacial.* 2ª ed. São Paulo: Edusp, 2003, p. 137.
[4] Cf, Ricardo ANTUNES. *Os Sentidos do Trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho.* São Paulo: Boitempo Editorial, 1999, p. 142.
[5] Sérgio LESSA. *Mundo dos Homens: trabalho e ser social.* São Paulo: Boitempo Editorial, 2002, p. 38.

enquanto categoria fundante, é o complexo que cumpre a função social de realizar o intercâmbio orgânico do homem com a natureza[6]. Uma interação natural onde ambos, o ser humano e a natureza externa a ele, desenvolvem-se em reciprocidade permanente. Este "metabolismo ambiental", conforme Ruy Moreira, é um dos níveis de abordagem sobre mundo do trabalho em geografia que não é a questão principal nesta pesquisa.

No entanto, a relação dos homens com a natureza, condiciona, necessariamente, a relação entre os homens e por esta relação é condicionada. Sendo assim, por um lado, além dos atos do trabalho, a vida social contém também uma enorme variedade de atividades – as várias expressões artísticas, religiosidade, ociosidade, festividades, etc. – voltadas para atender às necessidades que brotam do desenvolvimento das relações dos homens entre si. Estas atividades sempre se articulam ao trabalho, inclusive com algumas delas se transformando em trabalho com passar do desenvolvimento capitalista, conformando a totalidade que Sérgio Lessa denominou de "Mundo dos Homens" [7]. Por outro lado a importância específica do trabalho como articulador das demais atividades humanas, justifica a totalização específica sintetizada na fórmula, Mundo do Trabalho utilizada por Ricardo Antunes[8], entre outros, que engloba o conjunto dos atos de trabalho – diferentemente de Eric J. Hobsbawn que preferiu abordar a questão com a fórmula "Mundos do Trabalho"[9]. Esta relação espacial do homem com a sociedade[10] constitui a outra dimensão do trabalho para o estudo geográfico, o meio mais específico do estudo de nosso tema e o ambiente que estudaremos a seguir.

---

[6] Cf, Ruy MOREIRA. *As Novas Noções do Mundo (Geográfico) do Trabalho.* In. Revista Ciências Geográficas, Vol. III, nº20. São Paulo/Bauru: setembro/dezembro de 2001, ps.10 a 13.
[7] Sérgio LESSA. *op. cit.*, p.28.
[8] Ricardo ANTUNES. *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho.* São Paulo: Cortez/Unicamp, 1995.
[9] Eric J. HOBSBAWM. *Mundos do Trabalho: Novos Estudos sobre História Operária.* Tradução de Waldea Barcelos e Sandra Bedran, 3ª ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.
[10] Cf, Ruy MOREIRA. *op. cit.*

I.2- Referências históricas sobre o mundo capitalista do trabalho.

I.2.1- A manufatura.

A divisão social e espacial do trabalho sempre existiu, seja ela estabelecida por diferença de gênero, raça ou idade e mediada ou não pelo intercâmbio de mercadorias. Entretanto, a divisão manufatureira do trabalho é uma criação totalmente particular do modo de produção capitalista. Esta cooperação específica, fundada pela divisão social do trabalho, tanto no interior da oficina, com as várias especializações funcionais que serão criadas, quanto dentro da sociedade com a divisão entre campo e cidade, predominou como forma capitalista de produção de meados do século XVI ao último terço do século XVIII,[11] quando foi suplantada pela maquinofatura.

Como forma original e especificamente capitalista, a manufatura, não só submeteu o trabalhador, antes autônomo, ao comando e à disciplina do capital, mas criou também, como fórmula básica de organização do trabalho, uma graduação hierárquica entre os próprios trabalhadores. Seu mecanismo específico foi o trabalhador coletivo, constituído de muitos trabalhadores parciais, que exercendo funções diversas, simples ou complexas, inferiores ou superiores, com graus de formação e forças distintas[12] e possuindo, por isso, valores desiguais, possibilitou que se desenvolvesse uma hierarquia das forças de trabalho a qual correspondeu uma gradação vertical de salários. A manufatura estabeleceu conscientemente a produtividade como preceito. Perseguindo este princípio, o capitalismo, desde seu alvor, combinou "modernas" tecnologias, novas técnicas, novos materiais e novas formas de gerenciamento do trabalho, em diferentes proporções, para alcançar a diminuição do tempo de trabalho necessário para a produção de mercadorias.

A produção manufatureira, ao combinar ofícios primitivamente dispersos, reduziu a espaço que separava as diversas fases de elaboração do produto. O tempo gasto no transporte entre um momento e outro da produção também foi diminuído, do mesmo modo que foi diminuído o trabalho utilizado nesta transição. Ao mesmo compasso, o produto que antes era elaborado do início ao fim por um único artífice, foi subdividido em partes, para ser produzido por funções muito específicas; quebrando o conhecimento que era transmitido de "pai para filho" e transferindo-o para a "máquina total" em que se transforma a oficina. Não se exigia inteligência dos operários, mas sim que soubessem realizar aquela tarefa específica sem reclamar. Idiotizava-se o trabalho e se produzia a alienação do trabalhador de suas ferramentas, do seu saber primitivo e de seu território construído,

---

[11] Cf, Karl MARX. *O Capital: Crítica da Economia Política. Livro 1: O Processo de Produção do Capital.* Tradução Reginaldo Sant'Anna, Vol.1, 7ª edição. São Paulo: Difel, 1982, p.386.
[12] Cf, Ibidem, pp.399, 400 e 401.

distanciando-o do produto final, tornando-o um objeto desconhecido, o qual teoricamente ele só iria conhecer no mercado.

Como assinalou Marx, enquanto a cooperação simples, característica do trabalha artesanal, em geral não modificava o modo de trabalho do indivíduo, a manufatura revolucionava pela base e se apoderava da força individuai de trabalho em suas raízes[13]. A nova divisão social do trabalho, a partir daí, se baseou em princípios diferentes daquela que vicejava com o trabalho artesanal, nela os trabalhadores se distinguem como produtores imediatos deserdados dos meios de produção e são donos somente da força de trabalho; já os burgueses são os proprietários do capital e de todas as condições de produção. Com a subsunção formal do trabalho ao capital surgiu um novo, complexo e transitório mundo do trabalho. Os meios de produção e os meios de subsistência foram cada vez mais monopolizados pelo comprador da capacidade de trabalho e quanto mais plenamente essas condições de trabalho se impunham ao operário como propriedade alheia, tanto mais plena e formalmente se estabelecia a relação entre capital e o trabalho assalariado.[14]

A manufaturização do processo trabalho, como parte do processo social em curso, redundou em uma espacialidade completamente nova, que emergiu em um mundo que, segundo Eric J. Hobsbawm, era ao mesmo tempo menor e também muito maior que o nosso. Menor geograficamente, porque mesmo os homens mais bem informados da época, como por exemplo, o cientista Alexander von Humboldt (1769-1859) conheciam somente partes do mundo habitado e menor demograficamente; contando a população menos de um terço da apresentada nos dias atuais. No entanto, para a maioria das pessoas da época o mundo era incalculavelmente grande; a dificuldade de comunicação tornava as distâncias intransponíveis, fazendo com que a maioria das pessoas vivesse e morresse em sua "terrinha" e considerasse o "resto do mundo assunto de agentes governamentais e dos boatos" [15]. A quase total ausência de jornais não permitia que as informações rompessem esse tempo dilatado, como exemplifica Milton Santos: no 14 de julho de 1789, dia da queda da Bastilha, Paris estava à mesma distância de Versalhes, onde a corte estava instalada, mas era impossível, até mesmo ao Rei, saber o que ocorria na capital do país. Havia simultaneidade dos eventos, mas não havia como percebê-la. [16]

---

[13] Cf, Ibidem, p. 143.
[14] Cf, Karl MARX. *Capítulo VI Inédito de O Capital: Resultado do Processo de Produção Imediata.*São Paulo: Editora Moraes Ltda, 1969 (data do original). p.94.
[15] Eric J. HOBSBAWM. *A Era das Revoluções: Europa 1789-1848.* Tradução Maria Lopes Teixeira e Marcos Penchel 14ª ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, 1º capítulo.
[16] Cf, Milton SANTOS. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.* São Paulo: EDUSP, 2002, p. 197.

Neste meio geográfico iniciou-se um poderoso movimento populacional, com a concentração de trabalhadores migrando do campo em uma verdadeira corrente viva, um movimento objetivo e induzido por leis e políticas como, por exemplo, os cercamentos[17] na Inglaterra. Este processo redundou no crescimento quantitativo e qualitativo das cidades, que se transformaram de simples burgos aonde se centralizava o comércio, para o *locus* da produção e comercialização de produtos. Novas exigências locacionais em transporte, comunicação e moradia surgiram, novas necessidades em assistência e saúde pública foram criadas, neste novo e problemático aglomerado humano. Um sem-número de serviços e seus trabalhadores começaram a aparecer[18], completamente diferentes daqueles dos servos adstritos à gleba, dos serviçais dos palácios e daqueles que produziam somente luxo. Este novo conjunto composto pelo crescente trabalho nas oficinas e pela nova configuração das necessidades dos serviços, levou à premência de um novo modelo de cidade, no que podemos chamar de fase de protourbanização, a ante-sala do espaço urbano que conhecemos em nossos dias.

As classes sociais estavam convulsionadas. Ao contrário do mercador, que operava com o capital mercantil e acumulava com base no comercio de mercadorias, o empresário, na qualidade de capitalista produtivo, passava a comandar a acumulação de excedentes diretamente na produção.[19] Profissões surgem, outras se transformam, e mais outras são valorizadas e revalorizadas. A produtividade do trabalho, a massa da produção, a massa da população e a massa de sobre-população, desenvolvida combinadamente por este modo de produção, suscitavam sem cessar – agora com capital e trabalho disponíveis – novos ramos produtivos nos quais o capital podia trabalhar novamente em pequena escala e percorrer novamente os diversos estágios do desenvolvimento até ser explorado em escala social.[20] Em um processo contínuo, a introdução de máquinas em um ramo

---

[17] "Enquanto os fechamentos (Cercamento) do século XVI encontraram muita resistência, não só dos prejudicados, mas também do governo, receosos da violência da parte das massas levadas à fome, os fechamentos do século XVII foram realizados com a proteção da lei. 'Lei de Fechamento': baixadas pelo governo de latifundiários e para o latifundiário era ordem do dia, O trabalhador com terra tornou-se o trabalhador sem terra – pronto, portanto, a ir para a indústria como assalariado." Leo HUBERMAN. *História da Riqueza do Homem*. Tradução de Walterrnir Dutra, 13ª ed., Rio de Janeiro: Zahar, 1977, p.175.

[18] Como exemplo, citamos o caso da generalização dos restaurantes em Paris, e de uma nova camada de trabalhadores. Surgido na segunda metade do século XVIII, durante o reinado de Luís XV, quando "um certo Boulanger" a fim de atrair a clientela decidiu escrever na porta de sua taberna, em latim, a seguinte frase bíblica: "*Venite ad me, omnes qui stomacho laboratis et ego restaurabo vos* (Mateus 11,28)". A promessa deu origem à palavra restaurante, oficializada em 1771, pelo *Dictionnaire de Trèvoux*. A Revolução Francesa em 1789 deu um "empurrão histórico" na instituição. "Profissionais de cozinha acoplados aos palácios da nobreza, subitamente desempregados com a fuga dos patrões par o exterior ou executados na guilhotina, abriram suas próprias casas". Assim surgiram não apenas restaurantes, mas várias confeitarias e padarias, e com eles um novo trabalho em serviço. (J. A. Dias LOPES. *A Origem do Restaurante*. O Estado de São Paulo, Caderno 2, 26 de novembro de 2004, p.4)

[19] Cf, José Ricardo TAUILE. *Para (re)construir o Brasil contemporâneo: trabalho, tecnologia e acumulação*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2001, p.52.

[20] Cf, Ibidem, p. 105.

da produção arrasta consigo o mesmo fenômeno em outros ramos, tornando permanente a revolução que se desenvolvia no meio técnico ou fabril do trabalho.

Mas, apesar da velocidade e da produtividade alcançada neste empreendimento, a fase manufatureira da produção social ainda claudicava devido ao desenvolvimento ainda incipiente da industria de bens de capital, que sofria ainda com o baixo desenvolvimento tecnológico, com a exigüidade de mão de obra adestrada para o ritmo da produção fabril e com a impossibilidade de colocar de maneira suficientemente rápida esses produtos no mercado, devido à exigüidade e ao custo exacerbadamente alto dos transportes terrestres. Esta desvantagem se aplicava principalmente à metalurgia, ramo fundamental para o desenvolvimento do setor de bens de capital.

O setor, na Inglaterra, que vai exercer uma pressão objetiva rumo à industrialização em larga escala, foi a mineração de carvão, que era importante combustível doméstico e a base energética da industria nascente no século XIX. Desta forma, o emprego intensivo das máquinas nas minas de carvão dinamizou o emprego de motores na industria e tornou possível a introdução dos navios a vapor e dos caminhos de ferro, revolucionando completamente os meios de transporte. Seguindo esta toada, a industria do algodão inglesa foi, certamente, a pioneira no processo da revolução industrial; e a tecelagem, por sua vez, foi a percussora do sistema de produção em massa. Mas a implantação da ferrovia, foi que transformou as industrias de bens de capital; particularmente a metalurgia, com a demanda de trilhos, vagões e outros componentes, além de toda uma gama de empreendimentos e serviços necessários à sua implantação. Nenhuma outra inovação do processo da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia. Segundo Hobsbawm, a Estrada de ferro, arrastava atrás de si sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com as suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo. Era o próprio triunfo do homem e da tecnologia.[21]

As cidades crescem, dispondo-se, feito pérolas em um colar, ao longo das ferrovias. Deste modo, a industria ferroviária mal tinha provado ser tecnicamente viável e lucrativa na Inglaterra – por volta de 1825-30 – e os planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, chegando ao Brasil ainda no início da segunda metade deste século XIX, como veremos no próximo capítulo. Estava aberto o cominho para a revolução industrial se consolidar.

[21] Cf, Eric J. HOBSBAWM.*Op Cit*, p. 61.

Uma síntese deste período manufatureiro do capitalismo pode ser a seguinte: no transcurso da subsunção formal do trabalho ao capital, a espacialidade que emergia tinha como ponto de partida a força de trabalho, que justaposta no espaço, concentrada, hierarquizada e coordenada sob o controle do capitalista, com a transformação do trabalhador parcial em coletivo e da trabalho "autônomo" em trabalho assalariado, foi posta em movimento para produzir necessariamente para o mercado. Generalizou-se, nesta fase, a cisão do produto em valor de uso e valor de troca. A produto se autonomizou do próprio trabalho que a originou, iniciando o processo de fetichização da mercadoria; e o valor se autonomizou do sujeito transformando-se em capital, passando a se auto-valorizar a partir da apropriação da mais-valia absoluta arrancada do sobre-trabalho realizado pelo operário. Neste período ocorreu uma verdadeira inversão no processo produtivo: não era mais o operário que empregava os meios de produção, são os meios de produção monopolizados pelo capitalista que empregavam o operário, esta nova lógica irá se tornando hegemônica como veremos a seguir.

I.2.2 – O trabalho cria e o capital se apropria.

O modo capitalista de produção desenvolveu-se a partir da base formal fundada no trabalho assalariado e na mais-valia absoluta. Mas somente quando o capital, em seu processo de acúmulo primitivo ou originário, alcançou a grandeza que possibilitou assalariar simultaneamente uma quantidade razoável de trabalhadores, é que o capitalista individual conseguiu se desvencilhar da produção deixando de ser "operário" de si mesmo para ocupar-se exclusivamente da direção do processo produtivo e da comercialização das mercadorias produzidas, desenvolvendo-se, assim, um dos aspectos fundamental da "subsunção real" do trabalho ao capital. Sob a hegemonia do capital industrial, o motor da transformação passou a ser o instrumento de trabalho. Com a justaposição no espaço, da produção e de trabalhadores, acelerou-se o aperfeiçoamento das ferramentas e foram criadas as condições para o surgimento da empresa mecanizada, da maquinaria, ou como dizia Marx, de uma verdadeira "unidade técnica" [22].

Aqui cabe um parêntese apontado por José Ricardo Tauile[23] sobre a visão que relaciona, direta e deterministicamente, a revolução industrial à invenção da máquina a vapor reduzindo os processos de mudança social somente a transformações em sua base técnica. No caso, a máquina a vapor, que aparentemente permitiu, por si só, maior mobilidade de localização e flexibilidade na disposição física do capital produtivo, viabilizando a ampliação da escala de produção. Mas para

[22] Cf, Karl MARX. *op. cit.* , 1982, p. 262.
[23] Cf, José Ricardo TAUILE. *op. cit.* Capítulo 3.

caracterizar a revolução industrial sob a ótica das relações sociais de produção, o fundamental não é, embora seja sumamente importante, o desenvolvimento de um mecanismo como a máquina a vapor, que dispensa ou potencializa o exercício da força motriz humana, mas sim de um mecanismo que concretiza a capacidade de transferência do conhecimento sobre o processo de trabalho, que passa da esfera do trabalho para a esfera do capital[24]. Citando *O Capital*, Tauile esclarece que:

> A máquina a vapor em si, tal como existia na época de sua invenção, durante o período manufatureiro, ao final do século XIV, e tal como continuou a ser até 1780, não fez surgir qualquer revolução industrial, Ao contrário, foi a invenção da máquina-ferramenta que tornou necessária a revolução de forma das máquinas a vapor.[25]

Ou seja, o processo da revolução industrial foi realmente deflagrado no momento em que, concreta e sistematicamente começavam a se transferir ou se alienar às ferramentas das mãos dos trabalhadores e, com elas, suas habilidades, informações, cultura e conhecimento sobre o processo de trabalho, para mecanismos móveis que cristalizavam tais saberes sob a forma de capital fixo. A possibilidade real para que isso ocorresse estava materializada nos movimentos repetitivos e extremamente simplificados impostos pela divisão do trabalho no interior das oficinas. A alienação do trabalho pelo capital foi o "salto de qualidade" transformador, a partir desse momento o processo de expropriação do "saber operário" se tornou permanente e, por mais que em algum momento histórico ele tenha se tornado estonteante, será um movimento quantitativo. Então esta acumulação primitiva que deveria chamar-se "expropriação originária", não é senão uma série de processos históricos que resultaram na decomposição da unidade original existente entre o trabalhador e seus instrumentos de trabalho. Uma vez consumada esta separação, este estado de coisas se mantém e se reproduz em escala sempre crescente, até que uma nova e radical revolução do sistema de produção o deite por terra.[26]

A ação transformadora estava na mudança do caráter da produção, não se tratava mais da mera subsunção formal do trabalho ao capital, ou seja, o assalariamento, mas de estabelecer de fato

---

[24] Maurice Dobb coloca esta mesma questão da seguinte forma: "A essência da transformação estava na mudança do caráter da produção que, em geral, se associava à utilização de máquinas movidas por energia não-humana e não-animal. Marx afirmou que a transformação crucial foi na verdade a adaptação de uma ferramenta, antes empunhada pela mão humana, a um mecanismo, isto (261) transformou radicalmente o processo de produção. Ela não só exigiu que os trabalhadores se concentrassem num só lugar de trabalho, a fábrica (isso já acontecera às vezes no período anterior ao que Marx chamou de "manufatura"), como impôs ao processo de produção um caráter coletivo, como atividade de uma equipe meio mecânica e meio humana ...: uma mudança técnica de equilíbrio que teve seu reflexo sócio-econômico na crescente dependência do trabalho em relação ao capital e no papel cada vez maior desempenhado pelo capitalista como força disciplinadora e coatora do produtor humano em suas operações detalhadas". (Maurice DOBB. *A Evolução do Capitalismo.* Traduzido por Routledge, 7ª edição, Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1980, p.260.).

[25] Karl MARX. Apud, José Ricardo TAUILE *op. cit.* p. 78.

[26] Cf, Karl MARX e Friedrich ENGELS. *Salário, Preço e Lucro*, In: Obras escolhidas, volume 1. São Paulo: Editora Alfa-Omega ,sd, p.358.

um modo de produzir realmente capitalista em sua essência. O início da subsunção real do trabalho ao capital está relacionada diretamente às máquinas-ferramentas, justamente porque concretizavam a dependência do trabalhador em relação aos equipamentos do capital, no que diz respeito à determinação dos ritmos de suas atividade como produtora de valor e, principalmente, de valor excedente. Ou seja, começava a concretizar-se um longo e incessante processo de transferência objetiva de conhecimento produtivo, que passava do âmbito do trabalho para a esfera do capital.[27] A máquina-ferramenta aqui não é encarada somente sob a ótica de sua materialidade técnica, mas sim enquanto forma cristalizada da nova relação social. Relação esta baseada na expropriação do conhecimento produtivo e cultural do trabalhador e na alienação do trabalho.

QUADRO 1:

Revolução na base técnica da produção capitalista

Características	1ª Revolução Tecnológica	2ª Revolução Tecnológica	3ª Revolução Tecnológica
País origem	Inglaterra	EUA	EUA e Japão
Período	1780 / 1830	1870/1913	1960/1975
Tecnologia	Tear mecânico	Máquina ferramenta e eletromecânica.	Computador e mecatrônica.
Setores de ponta	Têxtil	Metalurgia (automobilísticas), eletrônica, petroquímica	Microeletrônica, informática, robótica, biotecnologia
Matéria prima	Algodão, ferro	Aço, alumínio	Silício, plástico,
Energia	Vapor (carvão)	Eletricidade, petróleo	Atômica, supercondutores.
Transporte	Ferrovia, Navegação marítima	Rodovia, navegação aérea, Metrô	Fusão informática e telecomunicação, fibra ótica
Metabolismo natural	Agroanimal, física	Geológico, inorgânico, química	Biotecnologia, nanotecnologia, novos matérias supercondutores
Metabolismo espacial	Porosidade	Linha de montagem, repetição autômata,	Kamban, Just and time, TQC,
Organização do espaço	Regulação manchesteriano	Regulação taylorista / fordista	Regulação flexível (toyotismo)
Trabalhador	Operário da fábrica têxtil, assalariado paga por tarefa	Operário metalúrgico,	Trabalhador polissêmico, Serviço
Trabalho	Por ofício,	Especializado, fragmentado, hierarquizado	Flexibilizado, polivalente, terceirizado, grupos de trabalho
Paisagem do	Cidades e início urbanização	Conurbação	Redes de cidades globais

[27] Cf, José Ricardo TAUILE. *op. cit*, p. 87.

trabalho

Relação cidade/campo	Desterreação, desnaturalização	Monocultura.	Agronegócio
Território do trabalho	Oficina	Fabrica	Meio geográfico
Relação com o mundo	Expansão marítima, mercantilismo	Imperialismo	"globalização"
Capital hegemônico	Capital comercial	Capital industrial	Capital financeiro

Fonte: Elaboração do autor

Nesta fase convêm destacar três aspectos:

O primeiro diz respeito à separação do saber e do fazer, que na indústria moderna se completou na segregação da ciência/técnica como uma parcela da força produtiva aparentemente independente do trabalho, a serviço do capital.

O segundo aspecto é que a industria moderna desenvolveu um instrumento de trabalho típico da produção em massa, a máquina para produzir máquinas, criando a base técnica sobre a qual ergueu-se. Desde então, como escreveu o próprio Marx no Manifesto Comunista, "a burguesia não pode existir sem revolucionar, constantemente, os instrumentos de produção e, deste modo, as relações de produção e, com elas, todas as relações da sociedade" [28].

E, em terceiro lugar, o processo de mundialização pelo qual burguesia, através da exploração do mercado mundial, deu caráter cosmopolita para a produção e o consumo em todos os países. A necessidade de um mercado em expansão constante para seus produtos persegue a burguesia por toda a superfície do globo. Precisa instalar-se em todos os lugares, acomodar-se em todas os lugares, estabelecer conexões em todos os lugares.[29]

[28] Karl MARX. *Manifesto Comunista*. Tradução Maria Lúcia Como, 5ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999, p. 13.
[29] Cf, Ibidem, p. 14.

I.2.3. – Padronização e intercambialidade de peças e equipamentos.

Antes de passar para a discussão de algumas questões de cunho teórico que nos vão ser necessárias para tratarmos das novas mudanças ocorridas no mundo do trabalho na segunda parte do século XX e que estamos ainda vivenciando em nosso tempo, componentes do "pano de fundo" do fazer-se metroviário que estudaremos no terceiro capítulo deste texto, daremos uma rápida observada em mais dois aspectos do processo produtivo industrial ocorrido ao final do século anterior nos Estados Unidos, e que seriam os passos necessários para amadurecer e consolidar a "Revolução Industrial" com as características da "modernidade": a padronização e a intercambialidade de peças e equipamentos.

Depois do período da Guerra Civil nos Estados Unidos houve uma verdadeira revolução nos meios de trasporte com a construção de novas e melhores ferrovias e navios[30]. A "conquista do Oeste" foi alicerçada pela rdificação datas estradas de ferro, que rasgaram o país de ponta a ponta e abriram progressivamente novas fronteiras, até alcançar a costa do Pacífico. Daí, sem dúvida, resultaram elementos condicionantes para constituição das empresas e de sua forma de produzir. Quantos trilhos, quantos dormentes, quantas rodas, janelas, etc., todos iguais, tinham que ser fabricados e montados? As perguntas são importantes porque realçam a indução à adoção de padrões e módulos que se repetiam em cada processo produtivo, para produzirem partes constituintes de uma gigantesca empreitada. Neste sentido, do lado da demanda desenvolve-se com imperiosa necessidade a questão da padronização – *standard* – que caiu como uma luva para estimular economias de escala, que por sua vez se tornou modelo para o atendimento da demanda de bens de consumo produtivo.[31] Ao lado da oferta, a adoção do conceito de intercambialidade foi uma particularidade do processo de produção introduzido e difundido nos EUA, e que fez uma enorme diferença no sentido de aumentar a produtividade industrial em direção à produção em massa. Peças intercambiáveis foram usadas pela primeira vez na produção de armas para o exército norte-americano, na década de 1810. A generalização da intercambialidade viabilizou um grande aumento da produtividade nas técnicas industriais, porque, fabricadas agora de maneira bastante precisa, as peças necessitavam de menores ajustes individuais. A padronização da demanda e intercambialidade das peças na produção puderam, deste modo, ser apontados como elementos fundamentais nos novos rumos que o processo de industrialização tomaram, enquanto se constituía aquele novo país de dimensões continentais.[32]

---

[30] Cf, Leo HUBERMAN. *op cit*, p. 252.
[31] Cf, José Ricardo TAUILE. *op. cit.*, p. 88.
[32] Cf, Ibidem, pg. 89.

A década de 1840, marcou o início da construção da ferrovia rumo ao Oeste e, associado a ela, foi possível pela primeira vez empreender a produção de máquinas-ferramenta utilizando-se métodos industriais, que passaram a ser o estado da arte tecnológica a partir da qual se concentra e também generaliza e se difunde as mesmas famílias de equipamentos, práticas produtivas e formas de trabalho, representando mais um salto na – que Marx havia definido – constituição da base técnica[33] ,Por exemplo, os rolamentos de esfera de aço, que facilitam o funcionamento, minimizando o atrito, de eixos, rodas, polias e engrenagens,[34] ao serem incorporados à indústria de máquinas, rapidamente se difundem e se generalizam, não somente como peça isolada, mas com todo um arcabouço técnico, produtivo e de trabalho que a mudança tecnológica gera, espraiando e espacializando a nova base técnica industrial.

Colado inseparavelmente a este processo desenvolveu-se o verdadeiro mercado de trabalho; a partir da generalização de formas particulares de trabalho, como por exemplo, torneiro mecânico, que será necessário em toda a base técnica. Por esse período, sem dúvida, também surgiu uma função bastante especializada: a do inspetor de qualidade, que possuía conhecimento técnico para manusear equipamentos de medição precisos que garantiam a tolerância necessária para se efetivar a intercambialidade das peças. A padronização e a intercambialidade também acontecem no mercado de trabalho, possibilitando a mobilidade horizontal do trabalhador que pode ser "facilmente" recolocado em outra fábrica ou mesmo em outro ramo produtivo filiado a essa mesma base técnica.

A produção industrial de máquinas, inicialmente mecânica e depois eletromecânica, e a difusão técnica que a acompanhou retroalimentou c processo no sentido de novas escalas de produção. Dessa forma, a padronização - a introdução de peças intercambiáveis, o desenvolvimento da metrologia padrão e, também, a nova tecnologia capilar (lubrificantes, componentes, dispositivos de produção, etc), enfim, o conjunto da nova totalidade industrial - possibilitou o fabrico em escala de produção de peças, equipamentos e máquinas cada vez menores, mais simples de operar e mais baratas que as traquitanas industriais; possibilitando, por exemplo, o surgimento do ramo dos bens de consumo duráveis que podiam ser utilizados além da fábrica. Surge uma nova demanda doméstica em máquinas de costura, máquinas de escrever, bicicletas, etc., e com ela brotava um novo padrão

[33] "De maneira simplificada, pode-se exemplificar o processo da seguinte forma: a indústria de maquinas produz máquina para diversos segmentos industriais da economia, inclusive para si própria, pois, por já ser um segmento industrializado, também é, em si, uma consumidora de máquinas. Desse modo, quando se introduz uma inovação técnica em um equipamento destinado a outro setor, digamos máquinas usadas para confecção de roupas, em seguida, e na medida do possível, tende-se a incorporar no próprio segmento (produtor de máquinas) o principio da inovação técnica adotado. Subseqüentemente, difunde-se esse mesmo princípio, ou essa mesma técnica, para os demais setores industriais que consomem as máquinas produzidas pela indústria de máquinas". (Karl MARX. *op. Cit,*1982.)

[34] Cf, José Ricardo TAUILE, *op cit*, p.91 usados a partir do final do século XIX.

de vida saída da urbanidade industrial, e que vai alimentar também a "industria de serviços" espalhados por todo o tecido social.

Como sempre, atreladas ao desenvolvimento da técnica produtiva desenvolvem-se, entoada pelo ritmo desta produção, novas técnicas organizacionais tendentes a controlar a nova energia produtiva que foi posta em ação, no sentido da melhor e mais racional utilização das máquinas e fundamentalmente do maior ganho de produtividade ou mais valia relativa. Segundo Tauile[35] , nos Estados Unidos, da década de 1840, a matriz gerencial foi dada pelas megaempresas responsáveis pela construção das estradas de ferro em ambiente geográfico de larga extensão territorial[36], estas empresas foram obrigadas a atuar também em uma enorme escala operacional. "A solução organizacional implementada pelas ferrovias foi essencialmente a descentralização administrativa das redes regionais, mantendo-se, entretanto, a centralização do controle do empreendimento como um todo. Desenvolveu-se assim uma estrutura piramidal em que, na base, estavam os diversos centros de operação ligados hierarquicamente por instâncias superiores aos centros de direção com maior poder"[37]. Algo semelhante acorreu, também, com as grandes empresas norte-americanas, cuja operação em escala de produção e distâncias crescentes demandaram o mesmo tipo de solução administrativa. Assim estas empresas começaram a desenvolver estruturas organizativas do tipo multiplantas, ou seja, foram sendo criadas filiais e subsidiárias que operavam com relativa autonomia, a grande distâncias da matriz.[38]

Esta matriz gerencial que foi construída, culminou na grande transformação técnica e organizacional do meio fabril no início do século XX, amplamente conhecida como fordismo. Essa mudança atingiu não somente os modos de produzir, mas também os padrões de consumo, as relações de trabalho e as configurações espaciais dentro e fora da fábrica.[39]

---

[35] José Ricardo TAUILE. *op. cit*, capítulo 4.

[36] Na Grã-bretanha, devido a razões geográficas, os problemas de transporte eram muito mais fáceis de resolver. (Eric J HOBSBAWM. *op. cit.*, p.61)

[37] É interessante notar como o problema de transporte (e de comunicação em geral), com o desenvolvimento da produção, acaba por se transformar em barreira para o seqüênciamento da demanda, causando um nó impeditivo para a realização da mais valia, Talvez por isso, este setor de quando em vez aparece como o estopim de novas tecnologias indutivas a desatar este nó da produção e, devido ao seu próprio caráter de transportar "coisas", cumprindo o papel de convergência tecnológica apontada por TAUILE *op. cit.*, p.93.

[38] Vale ressaltar dois aspectos associados a este assunto: como se tratava de administrar várias unidades produtivas, se recolocava a necessidade de separação entre as atividades de execução e concepção, alimentando a hierarquização e a centralização do poder. Esta fissão social da produção, vai se plasmar no espaço através da construção de prédios administrativos separados da fábrica. "assim, quando as empresas norte-americanas começaram a crescer, os escritórios da direção passaram para os 'sobrados'. À medida que os prédios foram crescendo , as instâncias de maior poder foram, como regra, ocupando os pavimentos superiores. Não é incomum, pois, haver hoje heliportos nas coberturas de prédios de grandes empresas por onde entram os principais executivos da empresa em São Paulo e na Sexta Avenida, em Nova Yorque, etc. (José Ricardo TAUILE. *op. cit*, pp.94 e 95)".

[39] Cf. Gilberto Cunha FRANCA. *Op cit*, p. 22.

O fordismo teve como ponto e partida a combinação de uma inovação técnica, que foi a linha de montagem, com a divisão taylorista do trabalho. Essa combinação foi impulsionada pela produção de mercadorias padronizadas, em massa e em série, conforme disse Moreira.[40]

Com o tempo, a regra produtiva fordista influiu decisivamente na regulação das relações de trabalho e de consumo.

I.2.4 –Trabalho e trabalho abstrato.

Com a subordinação real do trabalho ao capital ou ao desenvolvimento do modo de produção especificamente capitalista, não é o trabalhador individual, preso à sua função específica que é o agente do processo de trabalho, mas sim o trabalhador coletivo com sua capacidade de trabalho socialmente combinada. Ou seja, sob o capitalismo, para produzir uma mercadoria, diversas funções e diferentes capacidades de trabalho "cooperam" forçadamente, formando "a máquina produtiva total". Este agente coletivo da produção capitalista, esse trabalhador multifacetado preso ao mecanismo de exploração que o faz produzir um sobre-trabalho que é apropriado pelo capitalista sob a forma da mais-valia, representa muito mais que a somatória pura e simples dos trabalhos individuais e por isso não pode ser reduzido a eles. Esta aí a potência produtiva do capitalismo. De maneira geral, o trabalhador individual sob o ponto de vista do processo de produção capitalista, não consegue produzir nada que seja "útil", ou que tenha valor de troca isoladamente; sua produção está atada a uma cadeia ou rede e, por isso, só consegue se realizar no produto final. No interior deste modo de produzir, somente um trabalho associado a outros, o trabalho socialmente executado pelo trabalhador coletivo, consegue produzir um valor de uso, que por ser feito por várias pessoas diferentes não é propriedade de nenhuma delas, mas sim do capitalista que, por sua vez, compreende esta mercadoria específica somente como um valor de troca, que possa ser vendida no mercado por um montante de dinheiro superior a somatória do que aplicou, ou seja, seu lucro.

A categoria do trabalho abstrato só existe dentro do modo de produção capitalista: ela é a produtora de mais valia, não podendo ser entendida observando-se os trabalhos particulares de maneira desconectada da totalidade estabelecida pelo processo de trabalho capitalista. Este cuidado metodológico nos será fundamental quando, no capítulo três desta dissertação, formos estudar especificamente a formação do trabalho metroviário em São Paulo. O trabalho abstrato é completamente diferente do trabalho ontológico, que comentamos no bloco acima, necessário para o

[40] Cf. Ruy MOREIRA. *O paradigma e a ordem: genealogia e metamorfose do espaço capitalista*. Ciência Geográfica, Bauru, V (13), p. 31-44, maio/agosto 1999, p. 38.

"intercâmbio orgânico" do homem com a natureza. No entanto, o capitalismo, em seu desenvolvimento sistêmico, foi açambarcando ininterruptamente todos os ambientes habitados pela sociabilidade humana; tudo foi se industrializando, entrando para o seu circuito de produção e reprodução. A arte, o ócio e a festa viraram indústria e se mercantilizaram. Trabalhos que em um primeiro momento ficaram de fora seu processo produtivo tais como os realizados no campo e os serviços, foram sendo incorporados na medida em que o capital ia se desenvolvendo, ganhando massa e força atrativa. O desenvolvimento combinado no interior da maquinofatura transborda e vai aparecer, com mais nitidez agora, de forma desigual, em outros ramos que vão se fazer cada vez mais necessários para a produção geral das mercadorias.

Hoje, podemos dizer que esta tendência, apontada por Marx, se generalizou com a extensão das relações capitalistas até praticamente todas as formas de práxis social, com a incorporação, ao processo de valorização do capital, de atividades que anteriormente ou estavam excluídas ou apenas participavam de modo muito indireto. Vivemos uma situação em que praticamente a totalidade dos atos de trabalho assume a forma abstrata advinda da subordinação ao capital. Desta forma, aparentemente, o trabalho teria desaparecido, sendo substituído pelo trabalho abstrato.[41] Esta aparente coincidência generalizada entre trabalho e trabalho abstrato é uma particularidade contemporânea, devido ao fato do capital ter penetrado em quase todas as esferas da produção e reprodução social. Mas isso não significa identidade ou fim do trabalho.

Existe uma clara distinção entre trabalho abstrato e trabalho: o primeiro é uma atividade social mensurada pelo tempo de trabalho socialmente necessário e produtor de mais valia. Correspondente à submissão dos homens ao mercado capitalista, forma social que nos transforma a todos em 'coisas' – reificação – e articula nossas vidas pelo fetichismo da mercadoria. O trabalho, ao contrário, é a atividade de transformação do real pela qual o homem constrói, concomitantemente, a si próprio como indivíduo e a totalidade social da qual é participante.[42]

O intercâmbio orgânico do ser social com a natureza é um tipo de simbiose muito anterior ao trabalho produtor de mais-valia. Continua essencial para a reprodução societária, e continuará sendo mesmo numa possibilidade de sociabilidade que tenha superado o capital com instrumento de mediação, regulação e controle social. Ou seja, o trabalho é categoria fundante do mundo dos homens, preexistindo em todas as formas de organização social; enquanto o trabalho abstrato – com

[41] Cf, Sérgio LESSA. *op. cit.*, p.28.
[42] Cf, ibidem, p. 30.

suas subcategorias produtiva e improdutiva, que discutiremos a seguir – é uma categoria fundante do capitalismo. A superação do trabalho abstrato é uma possibilidade histórica, enquanto a superação do intercâmbio orgânico com a natureza, a mais absoluta impossibilidade ontológica.[43] Igualar as duas formas de trabalho, a ontológica e a histórica, é o que fundamenta a idéia de fim da história, passando subliminarmente uma visão de que o capital é uma categoria intrínseca á humanidade.

I.2.5 - Trabalho produtivo e improdutivo.

As categorias trabalho produtivo e trabalho improdutivo são subcategorias do trabalho abstrato produtor de mais-valia, mas o papel que cada um cumpre na sociedade são opostos, compõe, assim, um par dialético. Ambos são indispensáveis para a reprodução ampliada do capital, no entanto existe uma diferença ontológica fundamental entre as esferas do trabalho produtivo e improdutivo, cumprindo, estes, função social distintas no intercâmbio orgânico com a natureza e na conformação das classes sociais. Esta questão, aparentemente simples, se tornou polêmica ao longo do século XX com as várias interpretações feitas da obra de Karl Marx. Como esta discussão está intimamente ligada ao nosso tema de pesquisa; abordaremos de maneira experimental algumas idéias que desenvolvemos sobre o assunto. O primeiro problema a se considerar é que Marx abordou a produtividade ou não do trabalho de uma maneira muito concreta: se o trabalho é produtivo para o capitalismo.

> Ao falarmos de trabalho produtivo, falamos, pois de trabalho socialmente determinado, de trabalho que implica uma relação nitidamente determinada entre o comprador e o vendedor de trabalho.[44]

Não existindo um juízo de valor nesta terminologia. Sendo assim, devemos nos desprender da acepção utilizada para as palavras produtivo e improdutivo dentro do arcabouço ideológico do capitalismo, onde a primeira possui um sentido positivo de fertilidade e a segunda a negatividade contida na idéia de estéril ou inútil. A relação nitidamente determinada entre o comprador e o vendedor de trabalho é a produção de mais valia, ou seja, é absolutamente claro que a questão do caráter produtivo do trabalho, para Marx, tem a ver se ele serve diretamente para a reprodução do sistema capitalista e não se ele é útil, abstratamente, para a humanização do ser social como um todo, em outras palavras o labor de um médico que trabalha voluntariamente numa favela, é completamente improdutivo para o capitalismo, mas absolutamente produtivo para a humanidade, por outro lado um operário de uma fábrica de armamento sofisticado, é assaz produtivo para os capitalistas donos de tal empreendimento, mas não é nada produtivo para o ser humano, sendo na

[43] Cf, ibidem, p.33.
[44] Karl MARX. *Op cit*, 1969 (data do original), p.114.

verdade seu oposto; uma força de destruição.

Marx alertava, seguindo a lei dialética da negação da negação, que no interior do modo de produção capitalista continuavam a existir certos tipos de trabalhos que produziam mercadorias, mas que continuavam a ser executados de um modo que era próprio dos modos de produção precedentes – artesãos, agricultura familiar, trabalhadores autônomos, etc. – em que a relação entre o capital e o trabalho assalariado ainda não existia de fato, de modo que não caberia de maneira nenhuma aplicar nestes casos as categorias do trabalho produtivo e improdutivo, características do ponto de vista capitalista.[45] No Capítulo VI Inédito de O Capital, que já citamos, onde ele discute os resultados do processo de produção imediata no capitalismo, a questão do trabalhador produtivo aparece da seguinte forma:

> Todo trabalhador produtivo é um assalariado, mas nem todo assalariado é um trabalhador produtivo. Quando se compra trabalho para se consumir como valor de uso, como serviço, não para colocar como fator vivo no lugar do valor do capital variável e o incorporar no processo capitalista de produção, o trabalho não é produtivo e o trabalhador assalariado não é trabalhador produtivo.[46]

O raciocínio é o mesmo utilizado para uma mercadoria qualquer que o capitalista adquire para o seu consumo privado, somente como valor de uso, e não para ser consumida produtivamente; não se transformando, portanto, em um fator do capital. Desta forma não é a "simples", subsunção formal do trabalhador ao capital, ou seja, o assalariamento que fornece o caráter produtivo do trabalho que executa; é necessário que se dê a subsunção real do trabalho, que ele produza mais valia como trabalho abstrato, ou seja, como parte do trabalho coletivo. A questão é que a época que Marx escrevia *O Capital* vivia a sociedade ao calor deste processo de subsunção real do capital sobre o trabalho, e este ainda não tinha alcançado volume necessário através do mecanismo de "acumulação" primitiva ou original para abarcar todas as esferas necessárias para sua reprodução. Quer dizer, existe um componente histórico nesta questão que não pode ser desconsiderado: O fato de que ao final do século XIX, na época do alvorecer do capitalismo, o campo improdutivo do trabalho era muito extenso, fato com enorme implicação prática.

A segunda confusão estabelecida é o aparecimento tangencial do termo "serviço" na obra de Marx, como podemos perceber na citação acima, e que passou a ser entendido indistintamente como improdutivo. Esta idéia errônea foi agravada a partir da interpretação incontextualizada de passagens de seus textos, tais como: "O trabalho continua a ser produtivo na medida em que se objetiviza em

---

[45] Ibidem, p.113.
[46] Ibidem, p.111.

mercadorias como unidade de valor de uso e de valor de troca".[47] Estes dois problemas, da improdutividade dos "serviços" e da "materialidade" do trabalho produtivo, serão abordados separadamente nos próximos blocos. Por ora, retomaremos a questão que nos parece a metodologia essencial apontada por Marx e que seguiremos explorando em nosso pesquisa, ou seja, que é produtivo para o capitalismo todo trabalho abstrato produtor de mais valia, como destaca Marx:

> Como o fim imediato e o produto por excelência da produção capitalista é a mais-valia, temos que somente é produtivo aquele trabalhador possuidor da capacidade de trabalho que diretamente produza mais-valia; por isso, só é produtivo aquele trabalho que seja consumido diretamente no processo de produção com vista à valorização do capital.[48]

O trabalhador produtivo para Marx, não era mais que uma expressão concisa que designava o modo como se apresentava a força de trabalho e o trabalho no processo de produção capitalista. Para ele, inclusive, certos trabalhos improdutivos poderiam estar vinculados incidentalmente ao processo de produção; "não produzindo diretamente a mais-valia", sendo possível até que seu preço compusesse o preço final da mercadoria, compondo o que chamou de "falso custo de produção", uma forma acidental do processo capitalista de produção, não estabelecendo um adiantamento de capital, mas um dispêndio de rendimento[49].

Quanto mais se desenvolvia a produção em geral como produção de mercadorias, tanto mais cada trabalhador parcial tinha que se converter em vendedor de mercadorias. Um novo fenômeno estava em curso: com o desenvolvimento da produção capitalista todos os serviços se transformavam em trabalho assalariado e todos os seus executantes em assalariados.[50] Aí estava uma questão de dinâmica e de metodologia de apresentação categorial de primeira magnitude para a análise do mundo do trabalho, particularmente quando levarmos em conta, como veremos no caso da "industrialização brasileira" (Capítulo II), onde estes serviços, mesmo não sendo o centro qualitativo do sistema produtor de mercadorias, desde cedo, já possuíam um considerável peso quantitativo na economia.

Mas Marx estava preocupado com a polêmica, que além de teórica era política, sobre o processo de produção capitalista estar baseado na mais-valia, e foi absolutamente rígido em relação à delimitação do caráter produtivo do trabalho e de sua relação com a criação do sobre-produto,

---

[47] Ibidem, p. 109.
[48] Ibidem, p.108.
[49] Cf, Ibidem, p.113.
[50] Cf, Ibidem, p.112.

como não poderia deixar de ser na época em que se estava definindo a superação de um sistema baseado no "serviço" feudal por outro completamente desconhecido por aqueles que o executavam, esclarecendo que aquele novo fenômeno não podia induzir a confusão de se considerar todo assalariado como produtivo. Sua polêmica era com aqueles que, apoiados na generalização do assalariamento, saltavam comodamente por cima da diferença específica deste novo 'trabalhador produtivo' e, principalmente, da produção capitalista como produção de mais valia[51]. Esta preocupação teórico-política de Marx, tinha razão de ser em sua época e, cobrará presença fortemente nas discussões hodiernas, quando uma quantidade inumerável de acadêmicos-políticos, apoiados na nova dinâmica tecnológica dominada pelo capital, retomam e de certa forma ampliam esta tese, teorizando sobre a 'difusão da produção por toda a sociedade"[52] ou sobre a "fábrica social generalizada"[53].

Mas no nosso entender, esta discussão fica clara quando Marx utiliza exemplos práticos para dizer que, formas de trabalho de idêntico conteúdo podem ser produtivo ou improdutivo a depender da relação que este trabalho – ou serviço – estabeleça com o capital:

> O mesmo trabalho – por exemplo, jardinagem, alfaiataria, etc. – pode ser realizado pelo mesmo trabalhador ao serviço de um capitalista industrial ou ao de um consumidor direto. Em ambos os casos estamos perante de um assalariado ou um jornaleiro, porém num caso trata-se de um trabalhador produtivo e no outro de um trabalhador improdutivo, porque no primeiro caso esse trabalhador produz capital e, no outro, não: porque num caso o seu trabalho constitui um elemento do processo de autovalorização do capital e, no outro, não é assim.[54]
>
> Uma cantora que canta como um pássaro é uma trabalhadora improdutiva. Na medida em que vende o seu canto é uma assalariada ou uma comerciante. Porém, a mesma cantora contratada por um empresário que a põe a cantar para ganhar dinheiro, é uma trabalhadora produtiva, pois produz diretamente capital.[55]
>
> Um mestre escola que ensina outras pessoas não é um trabalhador produtivo. Porém, um mestre escola que é contratado com outros para valorizar, mediante seu trabalho, o dinheiro do empresário de instituição que trafica conhecimento é um trabalhador produtivo.[56]

---

[51] Cf, Ibidem, p.112.
[52] Cf, Antônio NEGRI. *Marx beyond Marx*. New York/London: Autonomedia/Pluto, 1991. Apud: Sérgio LESSA. *A Materialidade do Trabalho e o "Trabalho Imaterial"*. In: Revista Outubro, nº 8, São Paulo: Instituto de Estudos Socialistas, 2003, pp. 27 a 46.
[53] Cf, Luciano VASAPOLLO. *Paradoxos do Presente e Lições de Marx*. In: Revista Outubro, nº 8, São Paulo: Instituto de Estudos Socialistas, 2003, ps. 47 a 68.
[54] Karl MARX, *op cit*, 1969, p116.
[55] Ibidem, p. 115.
[56] Ibidem, p. 115.

Marx chamou os "serviços" produtivos do jardineiro, alfaiate, da cantora, do mestre escola (professor) e demais trabalhos que estavam sendo incorporados pelo sistema de valorização do capital de "formas de transição", porque a maior parte destes trabalhadores apenas se submetiam formalmente ao capital. Em sua época eram realmente formas ainda em transição, mas queremos deixar como hipótese exploratória, para ser aprofundada em outro nível de estudo, o fato de mais ou menos a partir do primeiro terço do século XX esses "serviços" formalmente terem completado o ciclo transitório, se tornando diretamente produtivos. Quer dizer, de forma acidental, os serviços, foram se tornando forma constitutiva do capital e em alguns lugares, no alvorecer do século XXI inclusive, aparentemente a parte mais importante da produção de mercadorias. Deixemos aqui absolutamente claro, que esta hipótese esta submetida à lei do desenvolvimento desigual e combinado (LDDC), e neste sentido este processo não se dá de maneira homogênea no mundo todo, existindo países e lugares que ainda estão na fase transitória.

Seguindo a metodologia de que a determinação do trabalho produtivo e, por conseguinte também do improdutivo, baseia-se no fato da produção do capital ser produção de mais-valia e de o trabalho por ele empregado ser trabalho produtor de mais-valia[57], não resta dúvida que, se transportarmos estes exemplos utilizados por Marx do final do século XIX, para nossos dias, são inegavelmente produtivos, sendo absolutamente indiferente que a função deste ou daquele trabalhador, mero componente do trabalho abstrato seja realizado na forma de serviço ou da produção de bens.

O problema recai agora sobre a definição do "setor de serviços" na medida que, como veremos, esta categoria incluiu atividades de todas as espécies, historicamente originárias de várias estruturas sociais e de sistemas produtivos distintos; fato agravado pelo ressurgir, concomitantemente à capitalização de certos "serviços", de "serviços autônomos" apresentados como o supra-sumo da modernidade, quando não são mais que formas pré-capitalistas de relação social. Cumprindo estes um duplo papel, quais sejam: o de acomodar um setor da classe média que não encontra mais localização dentro da estrutura produtiva capitalista, sendo, pois expulsa dos custos imediatos de produção; e de servir de pressão ideológica na medida que fornecem a aparência de que o sistema produtor de mercadorias tem grandes possibilidades de mobilidade social, introduzindo no interior da classe que vive do trabalho a "doce ilusão" subliminar de que é possível que todos saiam do jugo do capital e possam "abrir seu próprio negócio" ao estilo norte-americano.

[57] Cf, Ibidem, p.120.

I.2.6 – A materialidade da "produção imaterial".

Como veremos, de passagem, no bloco que desenvolveremos logo em seguida, a caracterização dos serviços como "produção imaterial" está questionada na medida em que existem crescentemente produtos de serviços que se separam do produtor, se associando à materialidade técnica como a um suporte que lhe serve de base de transporte até o consumidor. Mas neste bloco destacaremos um componente mais filosófico, baseando-nos em um texto polêmico de Sérgio Lessa[58] sobre a materialidade da "produção imaterial", que fecha provisoriamente as idéias, sobre o setor de serviço, necessárias para seguir no estudo do tema proposto. O autor coloca a questão da seguinte forma:

> Já que o trabalho pertence ao ser social, a própria concepção da imaterialidade do trabalho é insustentável. O trabalho tem por seu nódulo mais decisivo a transformação do real, não há nenhum ato de trabalho que não transforme o real. [59]

A tese de Lessa é aparentemente simples: se o trabalho é uma atividade social, se transforma o real, logicamente não pode ser imaterial; por mais que o real transformado nos fuja aparentemente da percepção de nossos órgãos sensitivos. Falando de outra maneira: para o autor, se o 'trabalho imaterial' produziu algo e se essa produção possui valor de uso e é trocada, tem necessariamente que possuir propriedades, utilidades, e, portanto, algum tipo de materialidade. [60]

A noção de imaterialidade é problemática; por exemplo, uma canção que ouvimos diretamente de uma banda de jazz, possui uma materialidade tamanha que pode até quebrar cristais. Mas existe outro componente, este social, que é importantíssimo para a humanização do ser: aquele ou aquela que ouve a música, a incorpora de alguma maneira e certamente não será o mesmo indivíduo que antes de tê-la ouvido. Vamos a um exemplo mais "concreto": uma professora primária que ministra uma aula particular de matemática a uma criança: não vemos e não sentimos, de imediato este "serviço", mas iremos notar sua materialidade, nas casas que esta criança projetar, quando se tornar adulta, se por acaso se formar em engenharia. Quer dizer depois da aula a criança não será a mesma, pode até passar a odiar matemática e nunca se formar em engenharia, mas aí estará a materialidade do serviço desta professora. Quer dizer, nas palavras de Lessa:

---

[58] Cf, LESSA, Sérgio. *A materialidade do trabalho e o "trabalho imaterial"*. In: Outubro: Revista do Instituto de Estudos Socialistas. São Paulo: nº 8, 1º semestre 2003.
[59] Ibidem, p.42.
[60] Cf, Ibidem, p.43.

> Se o trabalho deve ser imaterial, das duas uma. Ou ele não se realiza na matéria ou segunda alternativa, mesmo que se realizando na matéria deve resultar em um produto imaterial. Algo imaterial é, a rigor, inexistente. (...) Tais concepções restringem a materialidade apenas à forma específica da materialidade da natureza. Como as idéias não possuem massa nem energia – como a luz e a gravidade – seriam "'imateriais". E a produção de serviços, aquelas mercadorias que não se separam em objetos autônomos de seus produtores e que não possuem, por isso, massa ou extensão, seriam do mesmo modo "imateriais".

A matéria já existia muito antes de se haver pensado em estudá-la, para mim o trabalho metroviário passou a ser uma realidade muito concreta em outubro de 1994 quando foi "fichado" no Metrô. Trabalhando como ajudante de manutenção nas vias permanentes todas as madrugadas – quando a via desenergizava – percebi que o trabalho metroviário não era imaterial. Ao final da jornada de trabalho, pegávamos o primeiro trem para voltar para o Pátio Jabaquara, e nosso trabalho estava ali, bem de baixo de nossos pés. Sem a nossa parte do trabalho o serviço, tal e qual se via durante o dia, não existiria.

Se o trabalho produz algo que tem existência fora da subjetividade que o criou – e só desse modo pode ser trocado entre indivíduos pela mediação do mercado – é inegável que esse objeto possui materialidade portadora de utilidade, ou seja, chamar alguma coisa de imaterial tem, sem dúvida, um impacto jornalístico, mas não pode ser encarado de forma científica e não serve para definir serviços, como veremos.

I.3 – Trabalho no setor de serviços.

I.3.1- Marx e os serviços.

Pensemos que na época que Marx elaborava *O Capital*, na Inglaterra[61] todos os "profissionais liberais"; os médicos, os advogados e uma série de trabalhadores em serviços, não podiam sequer processar alguém para obter pagamento de seus honorários porque eram considerados trabalhos que tinham um fim em si mesmos, que se exerciam gratuitamente ou eram remuneradas de forma indireta. Estavam segundo Marx "envoltas em uma auréola". Esta realidade social o fez reconhecer que:

[61] Na época a visão de que os serviços eram trabalho improdutivo era paradigmática, por exemplo; o escocês ADAM SMITH (1723-1790) publicou, em 1776, a mais importante obra de economia do século XVIII: *Uma investigação sobre a natureza e a causa da riqueza das nações;* nela as atividades de serviço também representavam trabalho improdutivo.

> Em suma, os trabalhos que só se desfrutam como serviços não se transformam em produtos separáveis dos trabalhadores e, portanto, existentes independentemente deles como mercadorias autônomas – embora possam ser explorados de maneira diretamente capitalista – constituem grandezas insignificantes se os compararmos com a massa de produção capitalista. Por isso, deve-se pôr de lado esses trabalhos e trata-los somente a propósito do trabalho assalariado que não é simultaneamente produtivo.[62]

Separando a citação acima em duas partes, vamos perceber que na primeira esta expressa a essência metodológica que discutimos no bloco anterior, ou seja, a possibilidade do trabalho sob a forma de "serviços", não produtor direto de bens, ser explorado diretamente pelo capitalismo e não apenas de maneira acidental; e na segunda, a localização histórica desta discussão, ou seja, destes serviços "produtivos" serem grandezas insignificantes ao final do século XIX. Segundo nossa perspectiva, a generalização anacrônica e abusiva desta afirmação foi um dos fatores que fizeram com que os serviços fossem postos definitivamente de lado na análise científica e passassem a ser tratados nos estudos sobre a sociabilidade humana de "maneira acidental". Tudo que não era enquadrado nos ramos industrial e agropecuário foi jogado, sem mais, no amplo e genericamente denominado "setor de serviços", transformando este em um "conceito residual".

Historicamente Marx lia na realidade de sua época que nenhum homem comprava prestação de serviço médico ou legal como meio de transformar em capital o dinheiro assim desembolsado; ou ainda, que uma grande parte destes serviços, como o da cozinheira, entravam somente "nos custos de consumo das mercadorias" [63]. Este quadro não é, há algum tempo, a realidade do mundo do trabalho. Não exigindo-nos muito esforço empírico para constatarmos que as mega empresas de consultoria em advocacia que assessoraram a campanha presidencial de George W. Bush, nos EUA em 2004, e as empresas privadas de assistência médica como a Amil e Golden Cross, ao contrário do que lemos acima, só pensam em contratar advogados e médicos para extrair deles mais valia e transformar em capital a dinheiro desembolsado! Que as redes de *fast food* tipo Mac Donalds, não representam somente custos de consumo, mas são verdadeiras "máquinas coletivas" de produção de alimento industrializado, onde a extração de mais-valia é realizada de maneira brutal e em nada insignificantes no que tange a conformação da classe trabalhadora "moderna".

---

[62] Karl MARX. *op cit.*, 1969, p. 116.
[63] Ibidem, p.119.

I.3.2 – O modelo trípode de Colin Clark.

O não estudo sistemático deste setor, em particular pelos que estavam preocupados em observar o trabalho com a ótica do trabalhador, causou profundos problemas teóricos e práticos. Francisco de Oliveira destacava esta questão, da seguinte forma: "O papel e a função dos serviços numa economia não têm sido matéria muito atraente para os economistas, a julgar pela literatura existente" [64]. Mas não só os economistas estiveram ausentes da análise do "setor de serviços" – que seria bem melhor definido como setores de serviços – os geógrafos, e os cientistas sociais de uma maneira geral, também não se dedicaram a ele, se contentando com a obra clássica do economista britânico Colin Clark, Condições do Progresso Econômico, publicada pela primeira vez em 1940, que criava um modelo empírico de tripartição das atividades econômicas baseado na distinção dos setores Primário/agropecuária, Secundário/indústria e Terciário/serviços. O modelo de Clark se transformou em um verdadeiro paradigma – na concepção estrita de Thomas Kuhn[65] para o termo – para a observação da participação relativa da cada setor no Produto Interno Bruto (PIB) das nações. No entanto, este modelo trípode tem sido utilizado como uma espécie de panacéia explicativa, o que acaba por dificultar a compreensão do desenvolvimento particular do "setor de serviços", como observou Francisco de Oliveira:

> Sem embargo – o modelo de Clark – tem sido usado num sentido equivocado, qual seja o de confundir as relações estruturais, isto é, o papel que cada um desempenha no conjunto da economia com o papel independente que jogam entre si. O modelo de Clark é, empírico-formal: ele assinala apenas as formas da divisão social do trabalho e sua aparição seqüencial. Quando é utilizado para descrever uma formação econômico-social concreta ou um modo de produção, necessário se faz indagar das relações estruturais entre os setores e do papel que cada um cumpre na estruturação global do modo de produção concreto.[66]

No entanto nos anos 1990 , diante das mudanças que ocorreram no mundo do trabalho, a presença da mão-de-obra em serviços superava, na maioria dos países mais importantes economicamente, a marca dos 50% do total dos empregos; chegando a ultrapassar os 70% nos EUA, como podemos observar na tabela 1. O fato dos serviços passarem a ser comercializados internacionalmente em volume nada desprezível, fez vários autores retomaram a discussão sobre a utilização deste modelo trípode como ferramenta para análise do desenvolvimento social da atualidade. Entre eles Manuel Castells, no primeiro volume de sua trilogia *A Era da Informação,* argumenta que, na medida em que as economias se tornam mais complexas, devemos diversificar os

---

[64] Francisco de OLIVEIRA, *Crítica à Razão Dualista/ O Ornitorrinco.* São Paulo: Boitempo,2003. p.53.

[65] Paradigma Kuhniano: Apesar de uma variedade de definições, o conceito de paradigma utilizado na concepção de Thomas Kuhn é aquele pressuposto, que é compartilhado por um grupo de cientistas no início da ciência normal, o qual estabelece um conjunto de problemas, enigmas ou promessas a serem solucionadas. (Cf, Thomas S. KUHN. *A Estrutura das Revoluções Científicas.* São Paulo: Perspectiva, 1997.)

[66] Francisco de OLIVEIRA, *op cit,* p. 53.

conceitos usados para categorizar as atividades econômicas e, neste sentido, a distinção de Clark tornou-se um obstáculo epistemológico ao entendimento de nossas sociedades. Diante desta constatação o autor chama, inclusive, a que abandonemos o antigo paradigma de Colin Clark[67]. Outros autores, entre eles M. Porat, filiados à teoria da "Economia da Informação", propõem retirar do bojo dos setores clássicos da economia aquelas atividades ligadas à produção e distribuição de informações[68] – a "prima rica" dos "serviços" –, reagrupando-as em um setor quaternário.

Tabela 1 :
Evolução da distribuição dos empregos por setor econômico em anos e países selecionados (em %; total = 100,0).

País/ano	Agropecuária	Indústria	Serviços				
			Total	Distribuição	Produção	Sociais	Pessoais
Alemanha							
Anos 20	33,5	38,9	27,6	11,9	2,1	6,0	7,7
Anos 70	8,7	47,1	44,2	17,9	4,5	15,7	6,1
Anos 90	4,1	40,3	55,6	17,7	7,3	24,3	6,3
Brasil							
Anos 20	66,7	12,8	20,5	8,8	1,1	4,7	5,9
Anos 70	30,8	27,5	41,7	16,7	1,7	14,2	9,1
Anos 90	20,9	19,6	59,2	39,3	1,2	14,6	5,6
EUA							
Anos 20	28,9	32,9	38,2	18,7	2,8	8,7	8,2
Anos 70	4,6	33,0	62,4	22,4	8,2	22,0	10,0
Anos 90	3,5	24,7	71,8	20,6	14,0	25,5	11,7
França							
Anos 20	43,6	29,7	26,7	14,4	1,6	5,3	5,4
Anos 70	10,3	37,3	52,4	19,3	6,5	19,4	7,2
Anos 90	6,4	29,5	64,1	20,5	10,0	23,5	10,1
Inglaterra							
Anos 20	14,2	42,2	56,4	19,3	2,6	8,9	12,9
Anos 70	4,7	35,7	59,6	19,9	7,5	24,2	8,1

[67] Manuel CASTELLS. *A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura. Vol. 1 – A Sociedade em Rede.* São Paulo. Paz e Terra, 1999. p. 269.
[68] Cf, M. PORAT. The information economy. Universidade de Stanford, Stanford, 1976. APUD. Adriana Maria BERNARDES da SILVA, 2001, p.94.

Anos 90	3,3	27,3	69,4	20,6	12,0	27,2	9,7
Japão							
Anos 20	56,4	19,6	24,0	12,4	2,6	4,9	5,7
Anos 70	14,2	33,7	52,1	25,2	6,0	11,6	9,2
Anos 90	7,2	33,7	56,1	24,3	9,6	14,3	10,2

Fonte: IBGE e M. Castells e Y. Aoyama (1994), Hacia la sociedad de la informacion. RIT, v.113 (1). Ivan da costa Marques.

No nosso entendimento, sem sombra de dúvidas o desenvolvimento social que ocorreu do final da década de 40 para o início do século XXI foi grandioso e "estonteante", mas não podemos deixar de reconhecer, como Oliveira, que o modelo de Clark foi, de maneira geral, utilizado equivocadamente; particularmente no caso do "setor de serviços". Quer dizer, foi extrapolada sua abrangência metodológica empírico-formal para o estudo dos macro-setores de atividades econômicas, Em outras palavras, seu modelo passou a ser utilizado para analisar as relações estruturais entre os três setores, ou seja, para descrever as formações econômico-sociais concretas; e deste modo, a análise interna aos macro-setores e a relação dinâmica entre eles foram secundarizadas, ou até mesmo esquecidas, até a poucos anos, quando o "elefante" não podia mais ser escondido atrás da pilastra.

Para nós, o que deve ser procurado é exatamente uma metodologia para o estudo da relação interna aos setores econômicos e da dialética do desenvolvimento social em cada país ou região, levando em consideração as suas especificidades; quebrando a cadeia lógica que ata o estudo dos países de periferia ao desenvolvimento dos países "avançados". Para este fim, uma questão a ser aprofundada, antes de pensar em deitar por terra a divisão tripartite de Clark, é a razão de ter acontecido tal desconsideração pelo "setor de serviços" por aqueles que estudaram e se preocuparam com o mundo do trabalho. Neste rumo, uma hipótese que nos inquieta foi levantada por Oliveira no início década de 70, quando alertou que um certo mecanicismo de inspiração marxista também contribuiu para essa falta de compreensão sobre os serviços, na medida que nesta vertente teórica, de um modo geral, eles eram considerados 'improdutivos', nada agregando de valor ao produto social[69]. Mas esta problematização ainda não foi explorada com toda a sua potencialidade, fato evidenciado por esta ter ficado estancada no meio das páginas do livro de Oliveira, sem uma evolução visível. Este é mais um ponto para aprofundamento *a posteriori* juntamente com a hipótese, que levantamos anteriormente, sobre o processo de transição da subsunção formal à real dos

[69] Cf, Francisco de OLIVEIRA, *op. cit* , p.54.

trabalhos em serviços ao capital e, por conseguinte de terem, em uma boa medida, se tornado produtivos para o capitalismo, criando mais-valia e por conseguinte valor.

I.3.3 – O trabalho no Setor de Serviços.

Para fundamentar esta dissertação que trata do trabalho metroviário, um serviço de transporte urbano, independentemente destas questões mais de fundo levantadas anteriormente, necessitamos avançar na definição do "setor de serviços" procurando sair da conceituação de característica residual, ou seja, aquela que abarca tudo que não seja agricultura, mineração, construção, empresas de serviço público ou indústria. Neste sentido a primeira coisa a se reconhecer, neste ponto de acordo com o raciocínio de Castells, é que a categoria serviço vem incluindo atividades de todas as espécies, historicamente originárias de várias estruturas sociais e sistemas produtivos[70], sem haverem passado pela primeira fase de subsunção formal ao capital, ou seja, sem produzirem o assalariamento. Estes "serviços" devem, sem dúvida, ser postos de fora deste setor, para serem catalogados e pesquisados como categorias diferenciadas.

A segunda problematização a se perseguir é que, certos serviços ou os valores de uso resultantes de certas atividades ou trabalhos corporificam-se em mercadorias, outros ao contrário, não deixam resultado palpável, distinto da própria pessoa que o executa; quer dizer não se transformas em mercadoria vendável[71]. De um modo geral somente esta segunda característica foi considera para caracterizar os "serviços", fato que levou que o setor também fosse negligenciado pelos que o estudavam pela ótica do capital, na medida em que não possuíam mobilidade comercial.

Os serviços se consumiam à medida que eram gerados, desta forma na condição que a unidade consumidora deveria ocorrer simultaneamente com a produção da troca pelo produtor, ambos eram uma só e idêntica troca. Como os serviços deveriam ser adquiridos pelos consumidores à medida que se produziam, era impossível que os produtores o armazenassem[72], sendo que esta característica foi um poderoso argumento contra sua comerciabilidade internacional. Ou seja, como os serviços, devido à sua limitação geográfica ao local onde eram originados, dificilmente podiam ser exportados, quando muito, em áreas como transporte, seguros ou atividades de crédito, cumpriam

---

[70] Cf, Manuel CASTELLS. *op. cit.*, p. 269.
[71] Cf, Karl MARX. *Manuscritos Econômicos de Marx de 1861 a 1863: produtividade da capital, trabalho produtivo e improdutivo.* www.marxist.org/portugues/marx/1863/prodcapital.htm.
[72] Cf, T. P. Hill. *On goods and services.* Review of Income and Wealth, 23 de dezembro de 1877, ps. 315 a 338. Apud: ALCA-FTAA. *Nota Bibliográfica Sobre o Comércio de Serviços: Concepção e Princípios de Liberalização.* www.alca-ftaa.org/publications/com_ser1.asp; 2002.

um papel acessório ao comércio de mercadorias. Para termos uma idéia, um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)[73] apontava, que até a Rodada Uruguai do Gatt [74] considerava-se que os serviços, devido às suas características intrínsecas de *non-tradeables* - não eram significativamente comercializados - não eram tratados seriamente nas negociações internacionais. [75]

Alguns autores e instituições preocupados com assa discussão comercial, em lugar de tentar elaborar uma definição sistemática, simplesmente fizeram listas de atividades[76] que deveriam ser consideradas como serviços, permanecendo o critério residual, citamos a título de exemplo: UNCTAD[77] considerava cinco modalidades de transação em matéria de serviços: 1) serviços proporcionados por residentes e consumidos dentro co país; 2) serviços proporcionados nos limites nacionais, mas por não residentes; 3) serviços prestados internacionalmente por residentes a empresas e pessoas não residentes; 4) serviços prestados através de relação contratual e 5) serviços prestados por intermédio de filiais. O GATT[78] como parte da Rodada do Uruguai definiu quatro maneiras de prestação de serviço: 1) fornecimento internacional, que requer o deslocamento do provedor; 2) fornecimento que supõe o deslocamento do consumidor; 3) serviços vendidos em um território, mas originado em outro e 4) fornecimento que requer o deslocamento de pessoas empregadas por um provedor.

---

[73] Maria H. HORTA, Carlos F. SOUZA & Sergio C. WADDINGTON. *Desempenho do Setor de Serviço Brasileiro no Mercado Internacional.* São Paulo, IPEA, 1998.

[74] A Rodada do Uruguai da GATT iniciou-se em 1986 e foi concluída em 1993, sendo substituída pela Organização Mundial do Comércio (OMC) em 1995.

[75] Sérgio R. S. MAGALHÃES. *Trabalho e Classe Sociais; setor de serviços: A centralidade do trabalho reafirmada.* In. Dinâmica de Economia Mundial Contemporânea. Org. Osvaldo COGGIOLA. São Paulo: Scor-Tecci, 2003, ps. 168 a 176.
O ambiente onde mais se desenvolveu o estudo sobre este tema foi exatamente o âmbito das negociações internacionais, devido à necessidade de regras para disciplinar, dar maior certeza jurídica e promover a liberalização das transações do comércio de serviços que se realizava no mundo. Desta maneira em 1982 os EUA impõem ao Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT - General *Agreement on Tariffs and Trade* - 1947) regras multilaterais para o comércio internacional de serviços. Em 1986 o Acordo Geral Sobre Comércio de Serviços (GATS - *General Agreement on Trade in Services*-) passa a constar da Agenda da Rodada Uruguai deste e Acordo que, estimulada pela "onda liberalizadora" de então, produz sua ata final em 1993 – aprovado no Brasil pelo decreto 1.355/94 – que passa a entrar em vigor em janeiro de 1995 com a criação da Organização Mundial do Comércio (OMC), juntamente com o GATT e o acordo de Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio (TRIPS – *Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights*). Passando a ser o GATS o primeiro – e único – conjunto de regras multilaterais que governam o comércio Internacional de serviços, incluindo investimentos setoriais. (Cf, Felipe Hees. *As Negociações Internacionais Relativas ao Comércio de Serviços.* www.mtc.org/download/Felipe.ppt, 2002)

[76] Gerando, inclusive as clássicas polêmicas sobre as listas positivas e negativas nas negociações internacionais. Sendo as positivas aquelas em que os serviços que seriam incluídos e as negativas os que seriam excluídos das negociações. Por exemplo, os negociadores Europeus queriam impor listas positivas nas negociações com o MERCOSUL e os latinos queriam que no acordo final estivessem listados os serviços de maneira negativa, ou seja, aqueles que não entrariam em negociação.

[77] Cf, UNCTAD. *Produción y comercio em el setor de los servicios: Las políticas y los factores subyacentes que afectan a las transaciones internacionales de servicios.*, Nueva York, ONU, 1985. Apud: ALCA-FTAA. *Nota Bibliográfica Sobre o Comércio de Serviços: Concepção e Princípios de Liberalização.* www.alca-ftaa.org/publications/com_ser1.asp; 2002.

[78] Cf, GATT. *Los resultados de la Ronda Uruguay de negociaciones comerciales multilaterales.* Ginebra: Textos jurídicos, 1994. Apud: ALCA-FTAA. *Nota Bibliográfica Sobre o Comércio de Serviços: Concepção e Princípios de Liberalização.* www.alca-ftaa.org/publications/com_ser1.asp; 2002.

Na Nota Bibliográfica sobre Serviços, publicada pelo Grupo de Trabalho sobre Serviços, no âmbito da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) podemos ler:

> Por razões convencionais se diz que os serviços são intangíveis, invisíveis e não armazenáveis e que devem produzir-se e consumir-se simultaneamente. Em troca, os bens são tangíveis, visíveis e armazenáveis e não se requer que exista uma interação direta entre os que produzem e os consumidores[79].

Mas esta mesma Nota Bibliográfica, procurando encontrar uma definição mais precisa do que seja este setor, põe em questão a forma de caracterizar os serviços como "bens imateriais", reconhecendo que alguns serviços têm elementos de tangibilidade, resultando em mercadorias, como por exemplo: livros, quadros, todos os produtos artísticos que existem separadamente da atividade do seu criador e executantes e os programas de computação em disquete ou *compact disc* (CD) etc. Tão pouco a visibilidade é um traço distintivo dos serviços na medida que podemos ver, para exemplificar um corte de cabelo ou obras de teatro. Outros serviços são armazenáveis como, por exemplo, os sistemas de secretária telefônica automática e pode não ser imprescindível o contato direto entre produtores e consumidores como nas caixas automáticas dos bancos[80]. Por fim a transitoriedade também não pode ser encarada como um critério claro para se distinguir os bens dos serviços, como demonstra o caso dos sorvetes, um bem, e os efeitos duradouros de uma cirurgia um serviço. Manuel Castells coloca a questão da seguinte forma:

> As tentativas de definir serviços por alguma característica intrínseca, como sua "intangibilidade" em oposição à "materialidade" de produtos ficou definitivamente sem sentido com a evolução da economia informacional. Software para computadores, produção de vídeos, projeto de microeletrônica, agropecuária com base em biotecnologia e muitos outros processos cruciais característicos das economias avançadas juntam irremediavelmente seu conteúdo de informação ao suporte material do produto, impossibilitando a distinção dos limites entre "bens" e "serviços". [81]

T. P. Hill faz uma distinção entre a produção de um serviço e seu resultado; sendo que o resultado de uma atividade de serviço é a troca que experimenta as condições da pessoa o do bem em questão e é diferente do processo de produção do serviço, que é a atividade que afeta a pessoa ou os bens pertencentes a uma unidade econômica[82]. O importante desta distinção é a constatação do fato de que o processo de produção de muitos serviços embora seja transitório, não deve ser considerado como indicação de que o resultado de sua atividade seja transitório ou vice-versa. Ocorre em muitos tipos de serviços que sua fruição pelo usuário é passageira, mas sua produção

---

[79] ALCA-FTAA. *Nota Bibliográfica Sobre o Comércio de Serviços: Concepção e Princípios de Liberalização.* www.alca-ftaa.org/publications/com_ser1.asp; 2002.
[80] Cf, ibidem, p.03.
[81] Manuel CASTELLS. 2003, p.269.
[82] T. P. HILL. *op. cit.* p. 318.

permanece, esta é uma característica dos serviços de consumo coletivo, como o caso do transporte metroviário, fato de grande importância social para quem opera um sistema deste tipo, por que possibilita a dilação do fazer e com isso a formação de laços sociais entre os trabalhadores que são importantes para o desenvolvimento da sua consciência enquanto ser social produtivo, como veremos no capítulo três desta dissertação.

Jadish N. Bhagwati parece retomar a questão que separa em dois tipos diferente de interação entre aquele que produz e aquele que consome o serviço, quando indica que é necessário estabelecer uma distinção básica entre os serviços inseparáveis da pessoa física de seus provedores de sorte que se requer a presença física destes no lugar que se encontra o usuário e os que são separáveis e podem ser prestados sem ser necessário que esteja presente fisicamente o provedor[83].

A tecnologia, na forma de propriedade do capital, não só foi utilizada como ferramenta para a expropriação do conhecimento do trabalhador quando se tratava da produção de bens, mas também possibilitou a apostasia ou separação de vários tipos de serviços do seu produtor. De uma maneira geral estes dois processos, a expropriação do conhecimento do trabalhador e a apostasia dos serviços, ocorreram em descompasso temporal, sendo que o descolamento "dos serviços" de seu autor acontecia a reboque da territorialização das técnicas no setor produtor de bens, mas as características das fases que cada lado da produção percorreu são parecidas e acompanharam o desenvolvimento tecnológico. Assim em um primeiro momento, ao lado da produção de bens, o conhecimento do trabalhador foi sendo transferido para os equipamentos mecânicos que reproduziam os movimentos operativos de maneira mais rápida e precisa, aumentando a produtividade da máquina e a mais-valia relativa; enquanto na face relativa à produção de "serviços", a tecnologia com base capitalista propiciava a "materialização", ou melhor, a concreção dos serviços sobre um substrato técnico autônomo, possibilitando desta forma sua apostasia em relação ao trabalhador que o produziu. Em primeiro momento também de matriz mecânica como, por exemplo, um livro impresso, um disco de vinil ou uma fita cassete ou um telex que "levava" o serviço de um professor, da cantora ou do carteiro até o consumidor destes serviços, possibilitando a transação comercial destes e, assim a realização da mais-valia absoluta. Mas sem dúvida, as inovações tecnológicas aplicadas, como por exemplo, as técnicas modernas de comunicação e armazenamento computadorizado de dados também modificaram as características dos serviços.

---

[83] Cf, Jadish N. Bhagwati. *Splintering and disembodiment of services and developing nations.* The World Economy, Nº 7, junio de 1984, ps. 133 a 143. Apud: ALCA-FTAA. *Nota Bibliográfica Sobre o Comércio de Serviços: Concepção e Princípios de Liberalização.* www.alca-ftaa.org/publications/com_ser1.asp; 2002.

Assim, mais recentemente, com o novo impulso técnico propiciado pela computação, ocorre a emulação do saber operativo por um componente microeletrônico, dinâmica denominada por uns como "desmaterialização" do trabalho ou, por outros, como sua "infomacionalização" [84]; este processo além de ser utilizado pelo capital como o componente técnico da flexibilização do trabalho produtor de bens; também subverte a forma de relacionamento social entre o produtor do serviço e o seu consumidor, virtualizando o trabalho "imaterial", trasformando-o em trabalho potencial em um programa de computador, tornando-o amplamente comercializável, pronto á realizar a mais-valia relativa e absoluta no mercado.

I.4 - O mundo mudou?

Ricardo Antunes aponta que particularmente nas últimas décadas a sociedade contemporânea vem presenciando profundas transformações, tanto nas formas de materialidade quanto na esfera da subjetividade, segundo o autor:

> A crise experimentada pelo capital, bem como suas respostas, das quais o neoliberalismo e a reestruturação produtiva da era da acumulação flexível são expressão, têm acarretado, entre tantas, profundas mutações no interior do mundo do trabalho.[85]

Estas profundas transformações, que de maneira geral vêm sendo analisadas pelos cientistas de várias filiações como uma nova "revolução"[86] que marcaria a passagem da sociedade industrial moderna para a sociedade pós-moderna de serviços, ou sociedade do conhecimento ou da informação, onde a economia perderia sua base material e o trabalho deixaria de ser a fonte principal de criação de valor sendo este transplantado para o conhecimento, que se autonomizaria em definitivo do trabalho e, por conseguinte, o trabalhador perderia sua importância como classe portadora de um projeto de sociedade distinto da capitalista.

Concordando com Antunes e outros, consideramos um grande equívoco se imaginar o fim do trabalho ou de sua centralidade na sociedade produtora de mercadorias[87]. Coicindimos, neste ponto, com Anthony Giddens, quando comenta que a técnica moderna pode ser estonteante quanto à sua

---

[84] Cf, Ivan da Costa MARQUES. O Brasil e a abertura dos mercados: o trabalho em questão. 2ª edição, Rio de Janeiro: Contraponto, 2002, p. 20.
[85] Ricardo ANTUNES. *op cit,* 1999, p. 15.
[86] Cf, Ricardo ANTUNES. *op cit,* 2000.
[87] Ricardo ANTUNES. *op cit,* 1999, p. 16.

escala, complexidade e com as proezas de conquista de tempo e espaço que possibilita, mas não há nada que seja especificamente novo na aplicação do conhecimento teórico à técnica produtiva[88]. Não se trata de não reconhecer o papel crescente da ciência e, inclusive de que são as novas tecnologias da computação e os novos materiais que possibilitaram a apostasia de parcela importante dos serviços, possibilitando sua desterritorialização, industrialização e a comercialização em nível internacional. Para Ivan C. Marques o trabalho industrial deslocou-se em direção à concepção (incluindo marketing) e ao projeto dos produtos e processos. [89] Segundo o autor:

> Os escritórios são fábricas de subestrururas matemáticas que preenchem, sem que o olho nu perceba no primeiro instante, o vazio das fábricas onde se trabalha sobre a matéria.
>
> No circuito globalizado, a capacidade de adicionar valor econômico, aumentar a produtividade e adquirir competitividade desloca-se velozmente para onde está o trabalho de 'informacionalização', que por sua vez está localizado territorialmente no Primeiro Mundo. [90]

As novas tendências na forma de organização das industrias criaram novas formas de interação não apenas de diferentes fases da cadeia produtiva, mas também de deferentes instituições. Os centros de custos, a disseminação da idéia de que as diferentes partes internas de uma mesma empresa devem ser vistas como agentes econômicos autônomos que se relacionam como fornecedores e clientes independentes, além da terceirização propriamente dita, tornam mais tênues as fronteiras, antes nítidas, que separam a produção (fábrica, trabalho sobre a matéria) e a administração (escritório, trabalho sobre a informação).[91]

Não se trata de não reconhecer uma nova fase de mundialização, presidida pelo capital financeiro[92], que passou a ser o indutor e o articulador das demais parcelas de capital que tiveram seu apogeu nos séculos anteriores. Mas sim de considerar que a divisão que se desenvolveu no interior da fábrica com o "Taylorismo", entre saber e labor, transbordou-se para além dela, surgindo unidades de produção e de serviço voltadas à produção de conhecimento e de informação, que se somaram aos antigos ramos de serviços terceirizados e públicos (transporte, educação, lazer). Mas, "a redução do proletariado taylorizado, a ampliação do trabalho intelectual abstrato nas plantas produtivas de ponta e a ampliação generalizada dos novos proletários precarizados e terceirizados da

---

[88] Anthony GIDDENS. *A Estrutura de Classes das sociedades Avançadas.* Rio de Janeiro, Zahar Editora, p. 321.
[89] Cf, Ivan da Costa MARQUES. *op. cit.*, p. 32.
[90] Ibidem, p. 62.
[91] Cf, ibidem, pp. 37 e 61.
[92] Cf, François Chesnais. *A mundialização do capital.* Tradução de Silvana Finzi Foá. São Paulo: Xamã, 1996, p. 32.

era da empresa enxuta" [93] no outro extremo da cadeia produtiva, ao contrário de significar o alvorecer de uma nova sociedade aponta no sentido de uma maior fratura social, de uma concentração de rendas sem precedentes (como exemplificamos com a tabela 2) e de uma crescente polarização social. A separação ou desmembramento do mundo fabril em ramos de produção de serviços, também tem se refletido numa visão fragmentada do mundo trabalho, sem dar-se conta da nova imbricação, repartição e distribuição geográfica do trabalho.

Tabela 2:
Alguns exemplos de concentração mundial (1980 e 1990).
(Nº de empresas e % da produção mundial)

	Ano	empresas	Produção
Vidros para automóveis	1988	3	53
Pneus	1988	6	85
Processamento de dados/DRAM	1987	10	100
Material Médico	1989	5	90
Café solúvel	1994	2	80
Cereais	1994	2	77
Bananas	1994	3	80
Tabaco	1994	3	87
Bancos de imagens	1994	3	80
Automóveis	1997	10	76
Telecomunicações/equipamentos	1997	4	70
Aeronáutica civil	1998	2	95
Microprocessadores	1997	1	60

FONTE: Quadro elaborado por Toussaint.[94]

Em segundo lugar, é uma necessidade imposta pela concorrência entre capitalistas "incrementar sem limites o trabalho morto corporificado no maquinário tecnocientífico, aumentar a produtividade do trabalho de modo a intensificar as formas de extração de sobretrabalho em tempo cada vez mais reduzido" [95], resultando na eliminação do seu oposto o trabalho vivo; mas uma coisa é ter a necessidade imperiosa de reduzir a dimensão variável do capital (trabalho vivo, presente) e a conseqüente necessidade de expandir sua parte constante (trabalho morto, passado). Outra, muito diversa, é imaginar que eliminado o trabalho vivo o capital possa continuar se reproduzindo [96]. Mas ao mesmo tempo que a tecnologia como propriedade capitalista se transforma em fator de eliminação de postos de trabalho no campo da produção de bens, é impingida por suas próprias leis internas,

[93] Ricardo ANTUNES. *op cit*, 2000.
[94] TOUSSAINT, Eric.A Bolsa ou a Vida. A Dívida Externa do Terceiro Mundo: as finanças contra os povos, Editora Fundação Perseu Abramo, São Paulo, 2002, p. 64.
[95] Ibidem
[96] Ricardo ANTUNES. *op cit*, 1999.

para não ver a taxa de lucro cair estrepitosamente, a permanentemente ampliar a esfera de trabalho submetida diretamente à forma produtiva de relação social gerando, assim, mais-valia. Desta maneira as teses que propugnam o fim do trabalho não levam em consideração a interação entre trabalho vivo e trabalho morto em uma nova divisão territorial do trabalho que segundo Milton Santos compreenderia, "de um lado, a repartição do trabalho vivo nos lugares e, por outro, uma distribuição do trabalho morto e dos recursos naturais" [97].

Por último, o crescimento contínuo do setor de serviços, tanto no que tange seu peso relativo à renda nacional, que segundo Menzel [98] alcançou na década de 90 de 60 a 70% do Produto Interno Bruto (PIB) em 23 países desenvolvidos e em desenvolvimento, quanto na sua capacidade de absorver mão-de-obra (tabela 1), são fatos que devem ser observados pela ótica de que o trabalho produtor de bens e o trabalho produtor de serviços encontram-se subordinados à lógica da produção de mercadorias. Neste marco a expansão do trabalho em serviços, mostra-se como uma característica importante da noção ampliada de trabalho, quando se quer compreender o seu significado no mundo contemporâneo. Além do que, como afirma S. Sassen,

> O setor de prestação de serviços não poderia existir sem o setor manufatureiro e seu crescimento, ao contrário de gerar uma depreciação do campo laborativo, cria uma maior complexidade nas relações de trabalho. [99]

Assim, partimos de um profundo acordo com Antunes sobre a necessidade de redimencionar a noção da classe trabalhadora nesta nova geografia do trabalho, a partir da crescente imbricação entre trabalho e trabalho abstrato, trabalho morto e do trabalho vivo e entre as atividades do setor de serviços e industrial. Mas além desta noção totalizadora, colocamos o problema de estar acorrendo uma ampliação do mundo do trabalho produtivo com a incorporação nesta esfera de uma ampla franja dos serviços, que nesta fase do capitalismo deixaram de ser elementos "acidentais" na economia e no processo de formação das classes sociais . Esta realidade vem exigindo uma noção ampliada sobre a classe trabalhadora incluindo, então, a totalidade daqueles que vendem sua força de trabalho, tendo como núcleo central os trabalhadores produtivos, englobando também os trabalhadores ainda improdutivos, aqueles cujas formas de trabalho são utilizadas seja para uso público ou para o capitalista, mas que ainda se encontram na fase de subsunção formal ao capital, não se constituindo como elemento diretamente produtivo, como elemento vivo do processo de

---

[97] Milton SANTOS & Maria L. SILVEIRA. *O Brasil: território e sociedade no início do século.São Paulo*, Editora Record, 2001, p. 20.
[98] Ulrich MENZEL. *A transição da Economia Moderna para a Pós-Moderna e suas Conseqüências sobre o emprego nos Países Industrializados e em desenvolvimento.* Transcrição da palestra proferida no Seminário: Trabalho e Desenvolvimento econômico. Goethe Institut, Agosto de 1995.
[99] Saskia SASSEN. *As Cidades na Economia Mundial.* São Paulo, Studio Nobel, 1998, p. 87.

valorização e criação de mais valia. Esta noção exclui, naturalmente, os gestores do capital, aqueles que vivem da especulação e a pequena burguesia urbana e rural.[100]

[100] Ibidem, p. 102.

Capítulo II

O setor de serviços no Brasil.

As cidades são, por definição, a sede da economia industrial e de serviços.

Francisco de Oliveira, 2003

Neste capítulo utilizaremos a metodologia proposta por Francisco de Oliveira, em *Crítica à Razão Dualista*[1], através da qual procuraremos salientar algumas especificidades do desenvolvimento da classe trabalhadora brasileira, em meio à totalidade referenciada no contínuo processo de realização do capitalismo mundial, esboçado no capítulo anterior. Nossa perspectiva territorial é a nação, escala de onde sacaremos as informações gerais sobre o mundo do trabalho, teorizadas pelos autores citados. A partir daí focalizaremos o estudo no Estado de São Paulo, paradigma de análise para quase todos os ramos das ciências humanas preocupadas em discutir a dinâmica sócio-espacial do Brasil. E, ao final, nos concentrarmos na metrópole que empresta o nome ao Estado, onde está localizada a empresa na qual se desenvolve o objeto concreto desta pesquisa: os trabalhadores metroviários, que estudaremos no terceiro capítulo desta dissertação.

Faremos um rápido recuo temporal-metodológico até meados do século XIX, procurando estudar alguns dos elementos constitutivos e as contradições da "classe que vive do trabalho"[2] no Brasil. Período do ainda balbuciante processo de industrialização e de um "urbanismo de fachada"[3] no qual já estava inserida uma nova matriz de "serviços" necessária e subsidiária a este processo na cidade de São Paulo. A partir deste recorte percorreremos, apoiados em Chico de Oliveira e Wilson Cano, entre outros, os vários momentos do desenvolvimento da "geografia do trabalho"[4] num país da periferia do capitalismo mundial, procurando focalizar e problematizar a inserção de parcelas importantes de labores realizados no "setor de serviços" no circuito de produção e reprodução de capital.

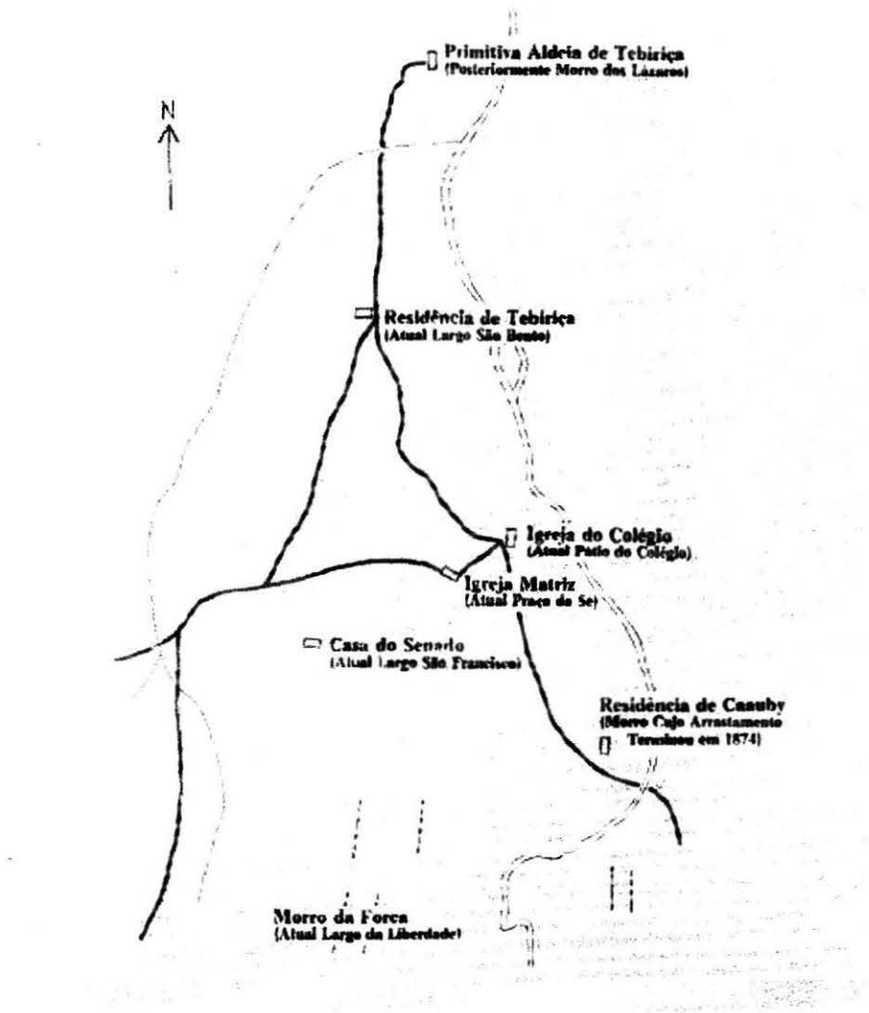
II.1 – O serviço no contexto proto-urbano.

Com origem no Pátio do Colégio em 1554, a vila de São Paulo de Piratininga (mapa 1), se expandiu vagarosamente entre a Praça da Sé, Largo São Francisco e Largo São Bento no triângulo geográfico que nos dias atuais se convencionou chamar Centro Histórico. Sua população evoluiu lentamente de aproximadamente seis mil habitantes em 1600, para cerca de vinte e dois mil em 1836.

---

[1] Cf, Francisco de OLIVEIRA. *op cit*, pp. 29 e 30.
[2] Ricardo ANTUNES. *op cit*, 1999, p. 101.
[3] Milton SANTOS e Maria Laura SILVEIRA. *op cit*, p. 34.
[4] Ruy Moreira. Teses para uma Geografia do Trabalho. In: Revista Ciência Geográfica – VIII – Vol. II. Bauru, maio agosto de2002.
Antonio THOMAZ. A Geografia do Mundo do Trabalho na Virada do Século XXI. In: Revista Pegada, Vol. 4, nº 2. Presidente Prudente, novembro de 2003.

Mapa 1: São Paulo de Piratininga (1560).

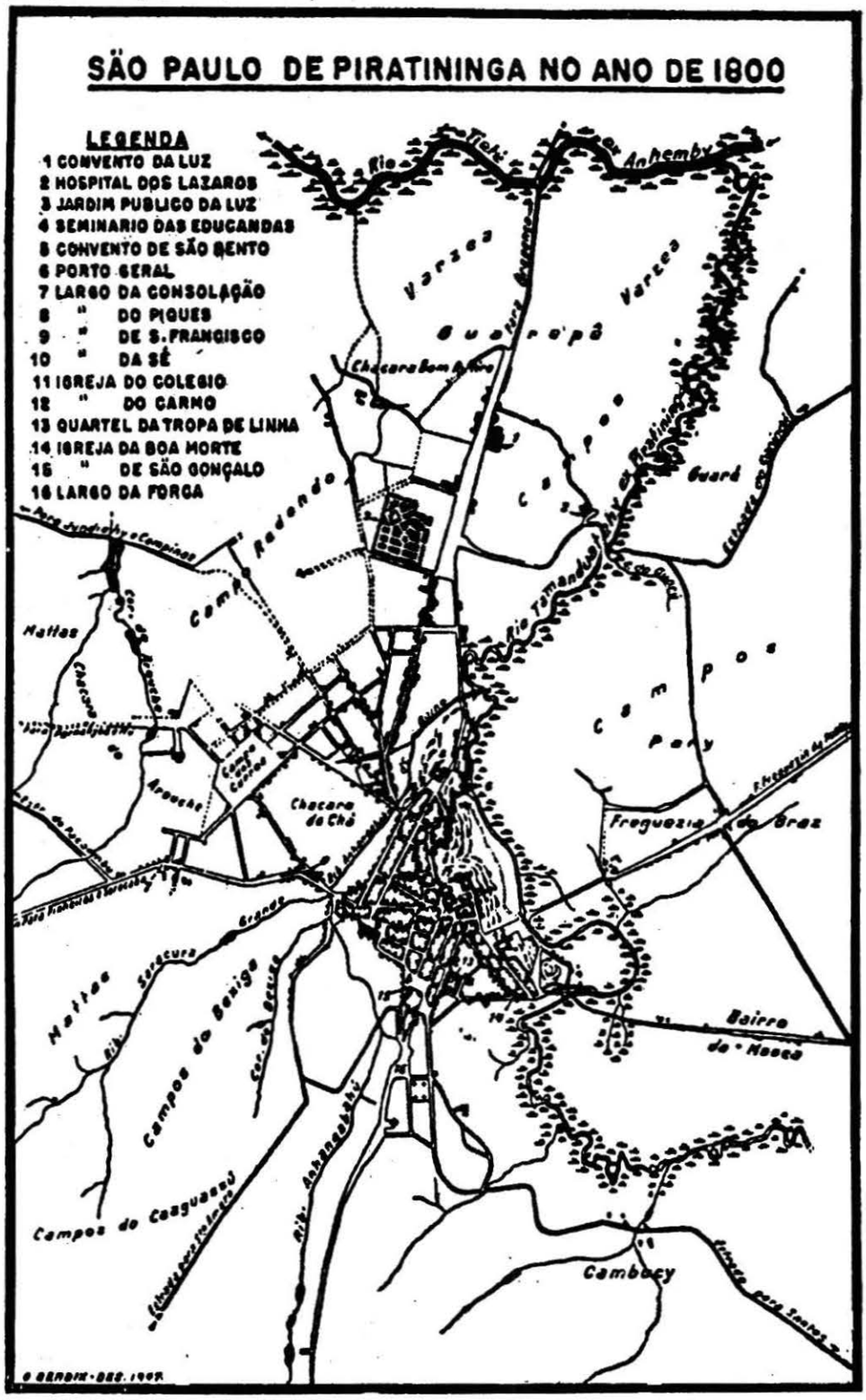


Fonte: Pierre Mombeig.[5]

Nesta época São Paulo era considerada, uma cidade[6] com características tipicamente rurais, envolta no tempo lento medido pelas fases da lua e pelo brotar da lavoura. Era um momento em que as estradas eram poucas no sertão e o cinturão de chácaras que as envolviam, mais as aldeias indígenas ou de brancos circunvizinhas plantadas junto a trilhas das tropas, tinham praticamente a mesma população que o triângulo central (mapa 2). Até o século XIX, o comércio, a rede bancária e os principais serviços de São Paulo se concentravam nas ruas do triângulo – atuais ruas Direita (imagem 1), XV de Novembro e São Bento (imagem 2).

[5] Pierre Mombeig. *La Croissance de Ville de São Paulo*. Grenoble: Revista Geografie, Alpine, 1953
[6] Em 1711, a Vila de São Paulo de Piratininga foi elevada à categoria de Cidade

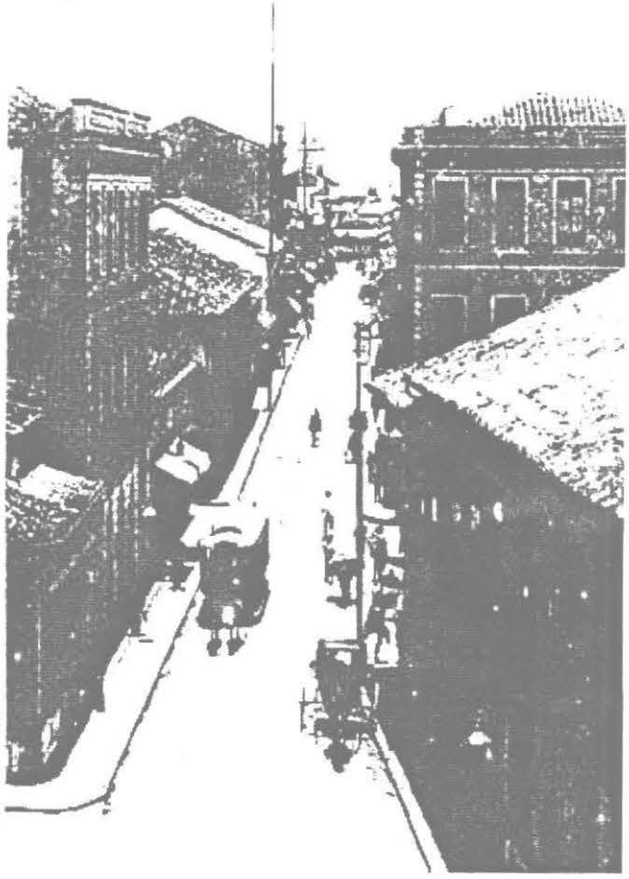
Mapa 2: São Paulo de Piratininga no ano de 1800.



Fonte: PRODAN [7]

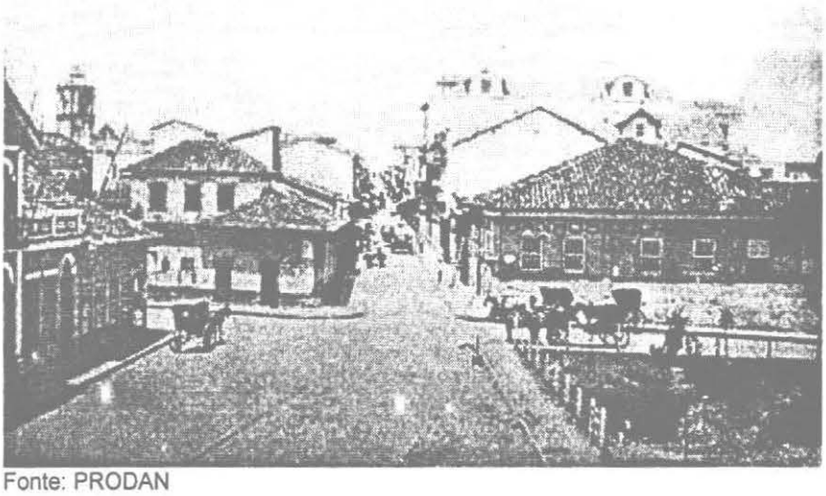
[7] PRODAN - www.prodam.sp.gov.br/dph/spimagem/spimagv3.htm

Imagem 1 – Rua Direita no final do século XIX



Fonte: PRODAN

Imagem 2: Largo São Bento (1860).



Fonte: PRODAN

Após três séculos de vida "tranqüila", durante os quais a cidade não sofreu transformações profundas, de repente, a partir da segunda metade do século XIX, produziu-se uma súbita aceleração, considerada por Pierre Monbeig sua "segunda fundação" [8]. O desenvolvimento capitalista na Europa e, principalmente nos Estados Unidos, trouxe consigo o vício do café, associado ao novo ritmo de trabalho[9]. O Brasil se tornaria um dos principais produtores da droga. Nesta toada, a lavoura do café iniciou sua expansão partindo do Rio de Janeiro, penetrando no Vale do Paraíba e seguindo rumo ao oeste paulista. Uma dinâmica que se entendeu como surto do café e que acabou por consolidar a cidade de São Paulo como lugar de comercialização do produto. Wilson Cano considera este período, que se estende do final do século XIX até 1932 – recuperação da crise de 29 – como a "primeira fase da industrialização brasileira" [10], na qual o incipiente capital industrial estava subordinado ao capital cafeeiro. A formação industrial de São Paulo ocorreu em estreita interdependência com a expansão do complexo cafeeiro, se caracterizando fundamentalmente pela implantação da indústria produtora de bens de consumo voltada para a produção e reprodução do complexo[11].

Wilson Cano desenvolve a idéia de complexo como um conjunto[12], com muitos componentes e contando com uma atividade principal e predominante, como, no caso, o café. Destacando seus principais componentes: Atividade produtora de café; agricultura produtora de alimentos; atividade industrial (equipamento de beneficiamento do café, sacaria de juta e industria manufatureira destacadamente têxtil); implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista; expansão do sistema bancário; atividade do comércio de exportação e importação; atividades criadoras de infra-estrutura (portos, armazéns, etc.); processo de urbanização (transporte urbano, comunicação, comércio, etc.) e atividade do Estado, principalmente pela ótica do gasto público. Além destes elementos, o autor destaca as seguintes variáveis: movimento migratório; disponibilidade de terras; saldo na balança comercial do país; fluxo de capital externo; política tarifária, monetária, de câmbio e políticas de defesa e valorização do café.

José de Souza Martins[13] esboça uma concepção diferente sintetizada da seguinte forma: A industrialização envolveu diversos grupos econômicos pioneiros: a indústria brasileira não surgiu no

---

[8] Pierre MONBEIG. *op cit.* p.18.
[9] Cf, N. SEVCENKO. *São Paulo, que Tragédia.* In. Revista Isto É, nº 1209, dezembro de 1992.1992).
[10] Wilson CANO. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo.* São Paulo: Hucitec, 3ª edição, 1990, p.121.
[11] Devido à delimitação desta pesquisa, não entraremos na discussão sobre a gestação e dinâmica do "capitalismo" nas demais regiões do país (Complexo exportados da borracha da Amazônia, Decadência da economia açucareira do Nordeste e a economia de base agrícola do extremo sul do país), assim como não poderemos nos deter no deslocamento da demanda industrial da Guanabara (Rio de Janeiro) para São Paulo. (Cândido Malta CAMPOS FILHO. *A Grande São Paulo: trabalhos e entrevistas de 1965 a 1973.* São Paulo: USP/FAU, 1978, p. 28)
[12] Wilson CANO, *op cit.* p.17.
[13] José de Souza MARTINS. *O Cativeiro da Terra.* São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979.

próprio corpo das relações imediatamente produzidas pelo comércio de produtos coloniais, como o café, mas sim nos interstícios desta relação, à margem e contra o circuito de trocas estabelecido pelos importados.Na verdade, os principais grupos econômicos, os que se tornaram grandes depois, surgiram no último quarto do século XIX. E praticamente todos eles nasceram para substituir a produção artesanal doméstica ou a produção de pequena escala disseminada por um grande número de pequenos estabelecimentos tanto na capital como no interior. A indústria em São Paulo nasceu distribuída por quase todos os municípios da província. Só depois do 'Encilhamento' é que passou a concentrar-se na capital e uns poucos municípios importantes do interior. O que completou um processo iniciado com a expansão das ferrovias. Nasceram, portanto, para substituir a pequena produção intersticial e não para substituir importações.

O escravagismo ainda constituía-se em obstáculo à industrialização na medida em que o custo de reprodução do escravo era interno ao da produção. Deste modo, ao contrário do modelo clássico, que teve de absorver sua 'periferia' de relações de produção, o processo constitutivo do capitalismo no Brasil necessitou criar sua periferia[14]. Assim, a industrialização significara a tentativa de 'expulsar' o custo de reprodução do cativo de seu interior. Neste ponto, o tipo de inserção da economia do país na divisão internacional do trabalho do mundo capitalista foi decisivo, devido ao fato, como explicou Milton Santos, da lavoura do tipo monocultura cafeeira ter presidido uma economia de produção totalmente voltada para o estrangeiro. Sendo esta, inclusive, a explicação de um urbanismo de fachada que refletia a condição de dependência da economia nacional[15].

O complexo cafeeiro paulista precipitou a gestação e desenvolvimento de um mercado de trabalho específico, baseado na imigração em massa, fato que se constituiu em uma das mudanças socioeconômicas mais importantes ocorridas no Brasil no século XIX[16]. A imigração fomentada e financiada principalmente pelo Estado não apenas resolveu o problema de mão-de-obra para o café, rompendo as amarras com o modelo de acumulação escravista; mais que isso, 'libertou' o capital da escravidão, liberando-o assim de inversões e custos fixos com mão-de-obra, convertendo-a em custo variável.[17]

---

[14] Cf, Francisco de Oliveira. *op. cit.*, p.66.
[15] Cf, Milton SANTOS e Maria Laura SILVEIRA. *op. cit.*, p. 35.
[16] Cf, Boris FAUSTO. *História Concisa do Brasil*. São Paulo: Edusp/ Imprensa Oficial do Estado, 2001, p.155.
[17] "Não é por menos que, no caso brasileiro, a substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre, teria sido conduzido pelo caráter impositivo da racionalidade do capital, admitida e assumida por muitos fazendeiros e comerciantes. Daí a liberdade *do* escravo não tenha se constituído em liberdade *para o* escravo e sim em liberdade para o burguês, isto é, para o capital. A noção de liberdade que comandou a Abolição foi a noção compartilhada pela burguesia e não a noção de liberdade que tinha sentido para o escravo. Por isso o escravo libertado caiu na indigência e na degradação, por que o que importava salvar não era a pessoa do cativo, mas sim o capital. Foi o fazendeiro quem se libertou do escravo e não o escravo quem se libertou do fazendeiro." (José de Souza MARTINS. *op. cit*, p.110).

Os imigrantes tiveram um papel fundamental na formação da indústria manufatureira da capital de São Paulo e, conseqüentemente, do país. Em 1893, setenta por cento de seus integrantes eram estrangeiros[18]; em 1897 havia dois italianos para cada brasileiro na cidade. Como relata Pierre Monbeig: São Paulo passou a ser mais um mercado de trabalho do que de produtos agrícolas ou industriais, se inscrevia à frente das regiões tropicais, e passava a ser um grande foco de povoamento branco. Tornava-se, assim, uma das maiores cidades brancas sob o trópico[19]. Desta forma e diversamente de outras sociedades, o contingente brasileiro de trabalhadores livres era, na época, constituído principalmente de imigrantes estrangeiros, particularmente de italianos, espanhóis, portugueses e alemães e esse fato marca indelevelmente a nossa classe operária[20]. A acumulação primitiva que levava à separação do trabalhador de seus meios de produção, resultando em sua transformação em "homem livre", sem outro recurso que não fosse a venda de sua força de trabalho no mercado, ocorreu, em boa parte, fora do país. Em suma, essa sociedade recebeu este "trabalhador livre" sem ter feito a acumulação responsável por tal liberação.

Foi criado, desta maneira, um mercado de trabalho abundante para os padrões da época, não somente para o "macro-setor primário" da economia, mas para todo o complexo cafeeiro, ou seja: atividade industrial (equipamento de beneficiamento do café, sacaria de juta e industria manufatureira destacadamente têxtil); implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista; expansão do sistema bancário; atividade do comércio de exportação e importação; atividades criadoras de infra-estrutura (portos, armazéns, etc.); novas profissões ligadas ao processo de urbanização (transporte urbano, comunicação, comércio, etc.) e atividade vinculadas ao Estado[21]. Este novo mercado de trabalho devido às condições de sua formação de baixa capitalização resultou em pressões menores para os custos de produção industrial. Sérgio Silva sumariza esta transição da seguinte maneira:

> A partir do último quartel do século XIX, apesar da agricultura manter-se como atividade dominante, as transformações das relações de produção determinam um novo período que, por suas características básicas, está muito mais ligado aos períodos posteriores, em particular à industrialização, do que aos períodos anteriores onde a acumulação se apoiava no trabalho escravo.[22]

Neste ponto é interessante realçar que não só de indústria vivia o urbano que se formava. Associados ao desenvolvimento do complexo cafeeiro surgiram uma variedade de empregos com características urbanas; não somente industriais, mas também aqueles inseridos no "macro-setor

[18] Cf, Boris FAUSTO. *op. cit.*, p. 162.
[19] Cf, Pierre MONBEIG. *op. cit.*, p. 46.
[20] Cf,José de Souza MARTINS. *op. cit.*, p. 118.
[21] Cf,Wilson CANO. *op. cit.*, p. 17
[22] Sérgio SILVA. *Expansão Cafeeira e Origens da Industria no Brasil.* São Paulo: Alfa-Ômega, 1976, p. 81.

terciário". Sem sombra de dúvidas o setor industrial passara o ser o dinamizador de todas as demais atividades econômicas, mas isso não significou que quantitativamente não estavam se desenvolvendo atividades nos demais setores da economia, em particular no "setor de serviços". Sem entrar no "detalhe" do ramo comercial nem dos trabalhos ligados ao novo Estado em formação, alertamos para o emergir de duas categorias profissionais que têm um papel estratégico para a estruturação da classe trabalhadora nacional como um todo: os trabalhadores no mercado financeiro e os trabalhadores em transporte (imagem 3).

Imagem 3 :

Implantação dos trilhos na rua São Bento esquina com a rua Direita (1902).



Fonte: A Cidade da Light, Ed. 1899-1930, vol. 1 p.115.

Foi neste momento que despontou a função financeira da capital da província de São Paulo, que junto à nascente indústria e os transportes sobre trilhos conferiram particularidade ao processo de urbanização da cidade (imagem 4). Entre 1888 e 1891 foi aplicada no país a política econômica que ficou conhecida historicamente como encilhamento[23]. Foi um período de intensa especulação financeira e bursátil[24], mas foi neste contexto que se consolidou o sistema de bancos comerciais, sendo que, em 1887 a cidade possuía um total de seis bancos, além de duas sucursais de bancos ingleses e em 1890 foi criada a Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA)[25]

Imagem 4:
Av. Paulista esquina com Rua da Consolação (1902).



Fonte: METRÔ

Nesse mesmo período se desenvolveu a "febre dos trilhos" com a expansão das ferrovias, que chegou a três mil quilômetros de extensão no Estado em 1900, como podemos observar na tabela 3, justamente devido à expansão dos cafeeiros para o Oeste Paulista[26]. As ferrovias foram financiadas por acionistas privados, nacionais ou estrangeiros, numa espécie de "parceria público privada".

---

[23] Encilhamento: A política monetária de Rui Barbosa fica conhecida como encilhamento, uma alusão ao lugar do hipódromo onde são feitas as apostas nos cavalos. Com a Lei Bancária de janeiro de 1890, o país é dividido em quatro zonas – Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul – e um banco emissor é instalado em cada uma. Seu objetivo é atender às novas necessidades financeiras, expandir o crédito e estimular a criação de novas empresas nessas regiões. O resultado, porém, é desastroso. A emissão de moedas sem controle acelera a inflação, que chega aos 115%. Proliferam também as atividades especulativas: empresas fantasmas com grandes planos irrealizáveis supervalorizam suas ações na Bolsa de Valores em uma orgia especulativa fortunas eram feitas e desfeitas em horas ou dias e que culminou com prejuízos generalizados. Muitas empresas não passavam de promessas de empreendimentos que nunca seriam constituídos.

[24] Cf, Regis BONELI. *Nível de Atividade e Mudança Estrutural,* p. 379. In. IBGE. *Estatísticas do Século XX.* Rio de Janeiro: IBGE, 2003, pp. 371 a 412.

[25] Cf, Adriana Maria BERNARDES da SILVA. *op cit,* pp. 20 a 22.

[26] CPTM. *Café e a Ferrovia.* www.cptm.sp.gov.br/br/historia/cafe.asp.

O Império garantia uma taxa de retorno, pagando a diferença entre o lucro realizado e o prometido. Por exemplo, a Companhia Paulista, que começou a operar em 1872, tinha garantia de 7% de retorno mínimo[27] ao capitalista, ou seja, se o empreendimento não alcançasse essa percentagem o Estado desembolsava a diferença; por outro lado, caso a lucratividade superasse essa taxa, era dividida entre as partes[28]. Como vimos no primeiro capítulo, os capitalistas ingleses foram os principais financiadores da implantação da rede ferroviária no Brasil. Em São Paulo[29] investiram, por exemplo, em uma estrada de ferro que passaria a ligar a capital e o interior – Jundiaí – ao porto de Santos. A *São Paulo Railway Company* ficou conhecida como "A inglesa", ajudando a canalizar para a cidade a riqueza do café[30].

Tabela 3: Desenvolvimento da rede ferroviária – 1854 a 1940.

Ano	Brasil (km)	São Paulo(km)	SP/Brasil (em%)
1854	14	-	-
1865	498	-	-
1875	745	139	36.4
1885	6.930	1.640	23,7
1895	12.967	2.962	22,8
1905	16.781	3.842	22,9
1915	26.647	6.293	23,6
1925	30.731	6.823	22,2
1940	34.252	7.540	22,0

Fonte: SAES, 1981, Apud Dias Gomes,1996

A expansão das ferrovias, entre outros elementos, consolidou a posição estratégica de São Paulo. A tabela 3 acima indica-nos a posição de destaque de São Paulo no contexto nacional em relação ao desenvolvimento ferroviário, em especial a partir de 1875, quando o Estado totalizava 36,4% das ferrovias do país.

---

[27] Em 1852, quando Pedro II ainda era um jovem monarca, o governo imperial promulgou legislação que assegurava retorno mínimo de 5% ao ano a investimentos ferroviários. Em muitos casos a rentabilidade garantida chegou a 7%, à medida que governos provinciais se dispusessem a conceder estímulos adicionais. (Rogério L. F. WERNECK. *PPP, uma velha idéia em nova embalagem*. In. Jornal O Estado de São Paulo, 24 de outubro de 2003, p. B2.)

[28] Cf, Elio GASPARI. *PPP como o de Lula, nem com d. Pedro*. In. Jornal O Estado de São Paulo. 12 de setembro de 2004, p. A12.

[29] Muitas companhias construíram estradas de ferro. Entre elas, destacam-se: Companhia Paulista: que chegou a Campinas em 1872 e Araras em 1889. Sorocabana: que chegou a Sorocaba em 1875; Botucatu em 1889 e com um ramal a Bauru em 1905 (a única que teve sua fundação ligada à produção algodoeira). Companhia Mogiana: alcançou Franca em 1887. Araraquarense: chegou a São José do Rio Preto em 1912. (D. M. S. Dias Gomes. *O Desvairar da Paulicéia: uma proposta urbanística no início do século XX*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH/DG/USP, 1996, p. 37)

[30] Associação Pró Parque Modernista. *São Paulo: a cidade e os trilhos*. São Paulo: STM, 1993, p. 7.

Com as ferrovias e também as "modernas" máquinas de beneficiamento do café, foram reduzidos os custos de transporte e de produção, aumentando a margem de lucro da cafeicultura de São Paulo, e com isso seu potencial de acumulação e reprodução. A empresa ferroviária catalisou o crescimento urbano da cidade de São Paulo. Muitos fazendeiros puderam fixar residência na capital da província, pois o acesso a suas propriedades havia se tornado razoavelmente fácil e rápido. Mais importante ainda: muitos fazendeiros encontraram na cidade de São Paulo campo para novos investimentos[31]. Segundo Pierre Monbeig:

> A vida econômica e social de São Paulo estava sob a direção dos grandes plantadores. Suficientemente ricos em capitais, eles não somente podiam abrir vastas plantações, mas também construir ferrovias, atrair imigrantes e adquirir maquinário. A classe social em plena ascensão tinha necessidades novas. Para os fazendeiros, o mais urgente foi deixar a residência rural e fazer na cidade longas estadias. A instalação temporária urbana tornou-se permanente. Isto era necessário, sobretudo para poder tratar dos novos negócios comerciais e financeiros[32].

Porém o processo de urbanização ainda era balbuciante[33], como percebemos nas imagens 1 e 2 nas páginas anteriores. Na verdade São Paulo ainda não havia perdido seus laços tradicionais, como nos faz lembrar P. Monbeig:

> "O crescimento urbano não tinha trazido grandes mudanças. A casa do centro continuava a ser a velha habitação colonial (...) nesta decoração arcaica onde nada indicava ainda a ruptura com os tempos coloniais circulou, em um belo dia de maio de 1900, um bonde[34] elétrico. Era conduzido por engenheiros e personalidades municipais de sobrecasaca, com colarinhos postiços engomados, a barbicha à Cavalgnac, silhueta já em desuso na Europa, bem estranhos no cenário tropical[35].

---

[31] Cf, F. SAES. *A Grande Empresa de Serviço Público na Economia Cafeeira*. São Paulo: Hucitec, 1978, p. 280.
[32] Pierre MONBEIG. *op. cit.*, p.42
[33] Cf, Milton SANTOS e Maria Laura SILVEIRA. *op. cit.*, p. 38.
[34] Os bondes elétricos da São Paulo Tramway Ligth and Power Co. Ltd ficaram popularmente conhecidos simplesmente como "bondes", devido aos financiamentos ingleses para este empreendimento. Os Cariocas, com sua irreverência peculiar passaram a chamá-los deste modo devido às cartas de fiança que grassavam na imprensa de então com sua grafia inglesa: *bond*.
[35] Pierre MONBEIG. *op. cit,*. p.65.

II.2 – O serviço no início da industrialização.

Nas primeiras décadas do século XX ocorreu um 'grande salto quantitativo' da indústria paulista. Entre 1907 e 1919, calculada a expansão em termos nominais, a indústria de São Paulo crescia 8,5 vezes, alterando sua participação no total da indústria brasileira, de 15,9% para 31,5% no período. A indústria no resto do país apresentaria resultados bem inferiores, crescendo apenas 3,5% e diminuindo sua participação, de 84,1% para 68,5%.[36] A citação que segue nos possibilita obter uma visão geral sobre a situação das atividades manufatureiras em nível nacional:

> O primeiro levantamento geral sobre as atividades manufatureiras no Brasil data deste período. (...) os resultados do inquérito de 1907 são reveladores dos consideráveis avanços que o processo de industrialização tinha alcançado na época. O registro computou 3 258 estabelecimentos industriais, que empregavam cerca de 152 mil operários. Destes 30% estavam na fiação de algodão. A maior parte da mão-de-obra, no entanto, era empregada em diversas indústrias de produtos alimentares e de bebidas. O registro assinala, ainda, a ocorrência de empresas nos ramos de madeira, mobiliário, calçado, fósforos, vestuário, couros, sabão e velas, chapéus, fumos preparados e produtos cerâmicos. As indústrias metal-mecânicas, como seria de se esperar, estão escassamente representadas: apenas pelos ramos de reparações navais (2,4% do emprego), fundição e obras sobre metais (4,5% do total) e material de transporte (1,1%) – muito provavelmente composto, principalmente, de oficinas de manutenção.[37]

O curioso é observar que o ramo das "máquinas" empregava no país apenas 268 operários[38], confirmando a exigüidade da produção de bens de capital, evidenciando a completa dependência do país à importação de máquinas e equipamentos, situação que era agravada pela inexistência de produção de aço. Como alertam Sérgio Silva[39] e Regis Boneli[40], a margem de erro dos dados do período é muito grande: não tendo a abrangência de um censo, deixaram de registrar principalmente as pequenas empresas e de considerar devidamente as regiões mais afastadas do centro. Mas trabalhando estes dados gerais como referência, podemos fazer alguns exercícios que vão interessar para nos orientar no estudo sobre o "macro-setor de serviços".

A primeira referência, a título de curiosidade para esta dissertação, que podemos retirar da tabela 4 é a distribuição relativamente igualitária das atividades no Estado com a capital concentrando 55,6% do pessoal ocupado e o interior de São Paulo açambarcando 44,4% de operários, evidenciando, desde cedo, a importância das cidades do interior paulista no que tange a produção

---

[36] Cf, Wilson CANO. *op. cit.*, p. 227.
[37] Regis BONELI. *op cit*, pp. 371 a 412.
[38] Ibidem, p. 380.
[39] Sérgio SILVA. *op cit*, p.78.
[40] Regis BONELI. *op.cit.*, p. 373.

industrial. Mas o destaque que gostaríamos de fazer é que mesmo sendo o setor mais dinâmico da economia, no início do século, a indústria de transformação era uma parcela minoritária da população da cidade não chegando a 4% da mesma no período que vai de 1900 a 1907, como observamos comparando as tabelas 4 e 5.

Tabela 4:

São Paulo: número de estabelecimentos e de operários na indústria (1907).

	Estabelecimentos		Pessoal Ocupado		Nº médio de operários
	Nº absolutos	%	Nº absolutos	%	
São Paulo	326	100	24.186	100	74,2
Capital	157	48,0	13.449	55,6	85,7
Interior	170	52,0	10.737	44,4	63,2

Fontes: Adriana M. BERNARDES DA SILVA, *apud*, Série Histórica – IBGE e Sérgio SILVA

Tabela 5:

São Paulo: evolução demográfica de 1900 a 1940.

Ano	Capital	Estado
1900	239.820	2.282.279
1920	579.033	4.592.188
1940	1.326.261	7.261.698

Fonte: Pierre Monbeig[41] (Tabela elaborada pelo autor)

Esta relação é somente uma referência para discutirmos a distribuição das atividades que acontecia no momento do "primeiro salto quantitativo" da indústria paulista, evidenciando que de alguma forma a mão-de-obra que começava a migrar do campo também era absorvida pelo "setor terciário" da economia. Dinâmica que podemos problematizar apoiados na tabela 6, que expõe a participação relativa dos setores no Produto Interno Bruto (PIB), onde já em 1900 podíamos perceber uma presença significativa dos "serviços" na renda nacional, abocanhando 43,84% do total do PIB; bastante próximo da agropecuária que participava com 44,7% do total; e ambos quantitativamente distantes da indústria que entrava com apenas 11,49%. Se compararmos estes dados com a média de número de trabalhadores empregados na indústria de transformação, apresentados na tabela 7, que não alcançava 100 ocupações por empresa, podemos inferir que provavelmente o peso relativo das

[41] Pierre MONBEIG. *op. cit.*, 1953,

ocupações no "setor terciário" não era desprezível. Neste ponto não podemos nos esquecer do alerta que foi levantado no primeiro capítulo desta dissertação, sobre o cuidado de não se utilizar os dados relativos aos macro-setores da economia secamente sem levar em consideração a dinâmica real. Neste sentido as comparações que faremos se tratam apenas de referências indicadoras de um problema que observamos.

Tabela 6:

Brasil: participação dos macro-setores no PIB (1900 a 1930).

Ano	Participação dos macro-setores no PIB (Em %, preços de 1949)		
	Agropecuária	Indústria	Serviços
1900	44,7	11,49	43,84
1910	39,73	13,08	47,19
1920	38,09	15,72	46,19
1930	35,77	14,81	49,41

Fonte: Regis BONELI[42], (transformada pelo autor).

Tabela 7:

São Paulo: operários em empresas com mais de 100 funcionários (1920).

Empresas: nº de operários	Nº de empresas	Nº de operários	Média: nº de operários
100 a 199	68	9 122	133
200 a 499	47	14 413	307
500 ou mais	32	30 588	956
Total	147	54 123	368

Fonte: Sérgio SILVA[43] (adaptada pelo autor).

[42] Regis BONELI. *op. cit.*, p.374.
[43] Ibidem. p. 89.

Os anos de 1920 proporcionaram uma nova expansão da indústria paulista, novamente maior que o crescimento do resto do país, sendo estes os passos decisivos para se consolidar a dinâmica geograficamente concentradora[44] de mão-de-obra nesta capital. Ocorre uma nova[45] onda migratória inter-regional, na qual os maiores beneficiários foram mais uma vez, inquestionavelmente, os estados sulinos mais industrializados, principalmente São Paulo, que em 20 anos quase dobrou sua população tanto na capital quanto no Estado. Receberam, assim, a maior parte dessa mão-de-obra nacional, que veio exatamente suprir o declínio imigratório externo ocorrido a partir de 1914 mantendo, por conseguinte, a dinâmica da produção baseada na extensividade do emprego com conseqüentes baixos salários e alta lucratividade, sendo estes trabalhadores importante fonte de mais um ciclo de 'acumulação primitiva' para a continuidade da implantação industrial.

Neste período também se evidencia a concentração da mão-de-obra operária nas empresas consideradas de "grande porte", com mais de 100 trabalhadores, o que levou Sérgio Silva a caracterizá-las como o centro da nova estrutura produtiva que surgia:

> São essas empresas, e não as pequenas empresas de tipo artesanais ou pequenas manufaturas dispersas por todo país e destinadas a atender um mercado local, que caracterizam a indústria nascente no Brasil.[46]

Como podemos inferir pela tabela 7, em 1920 estas empresas de "grande porte" empregavam 54.123 funcionários no Estado de São Paulo de um universo de 83.998 operários (tabela 8), representando desta forma quase 65% dos que trabalhavam nesta região. Mas apesar destas indústrias serem o elemento qualitativo do processo de inserção do Brasil no capitalismo mundial, evidenciava-se que quantitativamente em relação à população do Estado esse conjunto de trabalhadores não chegava a 2% do total. Ao mesmo tempo em que na tabela 6, vamos constatar que o "setor de serviços", apesar de ter experimentado um pequeno declínio em relação ao decênio anterior, chegava em 1920 sendo o "macro-setor" com maior participação percentual no PIB do país com 46,19% do total, enquanto o setor mais dinâmico economicamente concentrava 15,72%.

---

[44] Cf, Wilson CANO. *op. cit.*, p.227.
[45] Já havia sido observado o êxodo rural, no interior do estado de São Paulo, devido às crises cafeeiras, de 1898 e 1907.
[46] Sérgio SILVA. *op. cit.*, p 91.

Tabela 8:

São Paulo: número de empresas e de operários na indústria.

(1907/1920/ 1929)

Ano	Nº de Empresas	Nº de Operários	Capital (Contos)
1907	326	24 182	127 702
1920	4 145	83 998	537 817
1929	6 923	148 376	1 101 824

Fonte: Sérgio Silva[47]

Por outro lado, a participação do capital estrangeiro sob a forma de investimento direto se faria notar com importância a partir de meados da década de 1920[48], principalmente para os "segmentos mais complexos", como química, metalurgia, etc. e da construção civil, cimento, aço, etc; seja na instalação de fábricas, montadoras ou escritórios de representação comercial, iniciando um processo de diversificação da produção manufatureira, o qual Wilson Cano chamou de "preparação do terreno" para que a indústria paulista consolidasse sua posição no mercado nacional, através da instalação de um ainda incipiente compartimento produtor de bens de produção[49].

Ao mesmo tempo nacionalmente os outros segmentos da economia cresciam bem acima da média da indústria, como relata Regis Boneli:

> Entre 1919 e 1920 o crescimento médio da produção industrial foi de cerca de 5,2% ao ano, inferior ao PIB, que cresceu 5,7% anuais graças ao crescimento dos setores de: Transporte e Comunicações (7,6% anuais), Governo (6,7 ao ano) e Comércio (6,3% ao ano). A agricultura crescia um pouco menos que a indústria: 5,0% anuais.[50]

Estes dados não são contraditórios com as afirmações de Wilson Cano em relação à concentração industrial em São Paulo ocorrida no período aludido, que reproduzimos acima. Ao contrário, o movimento convergente das empresas industriais, evidenciado inequivocamente nos anos posteriores, teve seu impulso dinamizador devido ao crescimento desigual ocorrido no período, tendo este Estado apresentado um crescimento maior do que a média nacional. Os dados que Boneli trabalha nas atualizações estatísticas realizadas pelo IBGE, que compatibiliza as séries históricas de dados do

[47] Sérgio SILVA. *op. cit.*, p.79.
[48] No cenário internacional, como vimos na primeira parte deste estudo, a década de 1920 assiste à ampliação das bases do capital monopolista.
[49] Cf, Wilson CANO. *op. cit.*, p. 242.
[50] Regis BONELI. *op. cit.*, p.381.

século XX, desnuda a outra face do processo de industrialização brasileiro: a década de 1920, o período da "preparação de terreno" para a "industrialização restringida" [51] foi também o período em que o "setor de serviços" iniciou uma marcha de crescimento consistente e ininterrupta, chegando a apresentar em 1930 um percentual de 49,41% do total da riqueza produzida no país e superando no decorrer desta década a marca de 50% do PIB total . Neste mesmo período, apesar e devido à concentração industrial em São Paulo, o setor secundário da economia apresentou uma queda em sua participação nacional no PIB de 15,72% para 14,81%, enquanto isso o setor agropecuário matinha sua dinâmica decrescente chegando em 1930 a uma fatia de 35,77% do PIB (tabela 6).

Na citação anterior de Boneli os setores que cresceram acima do PIB entre 1919 e 1920, ou seja: Transporte e Comunicações, Governo e Comércio são enquadrados indistintamente no setor de serviços. Mais uma vez, destacamos que a observação da dinâmica setorial macroeconômica baseada no modelo trípodo de Colin Clark somente serve como uma indicação para análise da dialética do mundo do trabalho, mas percebemos que como referência estes dados não calam.

No tocante ao setor que abarca os trabalhos em transporte e comunicação[52]; se levarmos em consideração que exatamente na data de 1920 a implantação ferroviária no país apresentava uma queda de aproximadamente 20% em relação ao período anterior (tabela 9), podemos supor que a presença de 7,6% relativos ao PIB total está concentrada, de maneira geral, nos transportes rodoviários. Esta hipótese se compatibiliza com a dinâmica apresentada por essa força produtiva particular. Com o desenvolvimento capitalista apresentado nesta época, novas exigências urbanas foram criadas, particularmente na cidade de São Paulo, pressionando para mudanças nos meios de circulação. Assim, o automóvel que havia sido introduzido no início do século, sendo um "luxo para poucos", foi se tornando um vetor poderoso de remodelamento urbano, ocupando as estreitas ruas do centro e disputando o espaço com os bondes.

[51] João Manoel Cardoso de Mello. *O Capitalismo Tardio*. São Paulo/Campinas: Brasiliense, 1982. 3ª edição, p. 110.
[52] A rubrica Comunicação era incluída indistintamente em Transportes até 1970, quando o IBGE passa a apresenta-la de forma separada (IBGE. *Estatísticas do Século XX*. 2003, p.375).

Tabela 9:

Brasil: evolução da implantação de ferrovias (1900 a 1959).

Períodos (anos)	Acréscimos (%)
1900 – 1909	25,63
1910 – 1919	31,90
1920 – 19 29	12,03
1930 – 1939	5,31
1940 – 1949	5,02
1950 – 1959	- 0,30

Fonte: IBGE. Apud: Benedito H. Nascimento (1976).

Os anos 1920 e 1930 foram o período em que se acirrou a disputa pelas ruas centrais, entre os trilhos e as vias para os automóveis. Os bondes foram perdendo a concorrência. Em 1920 foi retirada a linha que circulava pela Rua São Bento e em 1930 foi recolhido o da Rua Direita, até que por fim, em 1968, o bonde perece sob as rodas velozes da modernidade[53].

Concomitantemente a esse processo que se dava na cidade, os trilhos também iam perdendo espaço para um novo padrão de deslocamento, um modelo exclusivista, que não comportava investimentos em outros meios de transporte, desta forma, a partir da década de 1920, depois das ferrovias atingirem o pico de implantação no país, vamos notar a rápida e inexorável diminuição no ritmo de seu crescimento, como podemos perceber na tabela 9, no mesmo período em que ocorre a "primeira onda de concentração" das indústrias automobilísticas em São Paulo com a inauguração de duas fábricas da General Motors (GM), uma no bairro do Ipiranga em 1925 e outra em São Caetano do Sul em 1929, e uma da Ford em 1953 também no Ipiranga[54]. "Coincidentemente" neste período foi cunhada a frase: "Governar é abrir estradas"[55], que simboliza um novo período do processo de industrialização/urbanização no Brasil.

[53] Sérgio R. S. MAGALHÃES. *Transporte Urbano na Região Metropolitana de São Paulo: o Metrô como alternativa.* Trabalho de Graduação Individual (TGI), FFLCH/DG/USP, fevereiro 2000.
[54] Gilberto Cunha FRANCA. *op cit.* 2004, p.88.
[55] Esta frase é atribuída a Washington Luiz, governador de São Paulo entre 1926 e 1930.

II.3 – A hegemonia urbano-industrial.

Francisco de Oliveira pontua o fato da revolução de 1930 marcar o ocaso de um ciclo e o começo de outro na economia brasileira: o fim da hegemonia agrário-exportadora e o início da predominância da estrutura produtiva de base urbano-industrial [56]. A Cidade de São Paulo ficaria no centro desse processo de divisão territorial do trabalho, formando com sua região o *hardcore* da acumulação e da reprodução capitalista com características endógenas, centralizando por mais de quatro décadas os investimentos produtivos e gerando uma economia de aglomeração[57].

Nesta nova correlação de forças sociais, numa escala ampliada para além da conjuntura política, a reformulação do aparato da ação do Estado e a regulação dos fatores de produção, entre os quais o mais importante foi o trabalho, significaram, de um lado, a destruição dos elementos segundo os quais a economia se inclinava para as atividades agrário-exportadoras e, de outro, a criação das condições institucionais para a expansão das atividades urbano-industriais ligadas ao mercado interno, ou seja, um novo e qualitativamente distinto modo de acumulação capitalista apoiado em uma realização parcialmente interna[58]. As características desta política de destruição criativa foram[59]:

- A intervenção do Estado operando continuamente, transferindo recursos e ganhos para a empresa industrial e fazendo dela o centro do sistema;
- A formação do setor industrial, sempre visando em primeiro lugar, atender às necessidades de acumulação, não de consumo;
- As Leis Trabalhistas – principalmente o salário mínimo – igualando pela base o preço da força de trabalho e fazendo parte de um conjunto de medidas destinadas a instaurar um novo modo de acumulação, propiciando a produção de um exército de reserva e a redução do custo da reprodução da força de trabalho propícia à nova fase de acumulação;
- A manutenção, ampliação e combinação do padrão 'primitivo' com novas relações de produção no setor agropecuário permitindo um extraordinário crescimento industrial e dos serviços, para o qual contribuiu de duas formas: em primeiro lugar, fornecendo os maciços contingentes populacionais que iriam formar o 'exercito de reserva' das cidades, em segundo, fornecendo os excedentes alimentícios, cujo baixo preço era determinado pelo reduzidíssimo custo de reprodução da força de trabalho rural. A combinação destes dois elementos, sobre-oferta de

---

[56] Cf, Francisco de OLIVEIRA. *Crítica a razão dualista / O Ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003, p.35.
[57] Cf, Odete Carvalho de Lima SEABRA. *São Paulo: a cidade os bairros e a periferia*. In. Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole. Orgs. Ana F. A. Carlos e Ariovaldo U. Oliveira. São Paulo: Contexto, 2004, p.274.
[58] Cf, Francisco de OLIVEIRA. *op. cit.*, p.34.
[59] Ibidem. pp. 38 a 47.p

força de trabalho e depreciação da cesta alimentar, foi fundamental para a manutenção do rebaixamento da força de trabalho urbana, necessário para a reprodução ampliada do capital;

- Um "macro-setor de serviço" baseado no trabalho extensivamente horizontalizado, com baixíssima capitalização.

As instituições do período pós-anos 1930, entre as quais a legislação do trabalho destaca se, destinaram-se a dar continuidade ao processo aberto no fim do escravagismo, de remover o custo de reprodução da força de trabalho de dentro do empreendimento industrial: o salário mínimo seria a obrigação máxima da empresa, que dedicaria toda a sua potencialidade de acumulação às tarefas do crescimento da produção propriamente dita – mais tarde outras leis, como o Fundo de Garantia por Tempo de Serviços (FGTS) dariam permanência a esta dinâmica. Assistiu-se à emergência e à ampliação das funções do Estado, cuja significação foi um aumento dos trabalhadores neste ramo dos "serviços". E seus resultados foram: a regulamentação do preço do trabalho; o investimento em infra-estrutura; a imposição do confisco cambial do café para distribuir os ganhos entre grupos das classes capitalistas, o que rebaixaria o custo do capital na forma de subsídio cambial para as exportações de equipamentos para as empresas industriais e, na forma de expansão do crédito, a taxa de juros negativa real, se transformaria em investimento na produção[60]. Um forte exemplo é a fundação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em 1942, destinada o prover de aço de todos os tipos, desde trilhos e perfis até a nobre folha de flandres, ao novo modelo industrial

Passou-se, então, a produzir internamente em primeiro lugar os bens de consumo não-duráveis destinados, principalmente, às camadas populares. Numa segunda etapa, o processo dirigiu-se à produção dos bens de consumo duráveis, intermediários e de capital, que tiveram por demanda a nascente classe média. Assim, foram as necessidades de acumulação e não de as de consumo que orientaram o processo de industrialização. Por outro lado, como característica intrínseca ao processo nacional, a implantação das novas relações de produção no setor estratégico da economia fomentava por absoluta necessidade a conformação de uma 'periferia' alheia ao processo de valorização capitalista, mas completamente integrada a sua reprodução em escala ampliada, segundo Francisco de Oliveira:

[60] Ibidem, pp. 40 e 41.

> Por razões em primeiro lugar históricas, que se transformam em razões estruturais, a perpetuar as relações não-capitalistas na agricultura e a criar um padrão não-capitalístico de reprodução e apropriação do excedente num setor como o dos serviços. A 'especificidade particular' de um tal modelo consistiria em reproduzir e criar uma larga 'periferia', onde predominam padrões não-capitalísticos de relação de produção, como forma e meio de sustentação e alimentação do crescimento de setores estratégicos nitidamente capitalistas, que são em longo prazo a garantia das estruturas de dominação e reprodução do sistema.[61]

Um exemplo cabal deste processo foi a solução da questão agrária e de sua inserção neste modelo industrial, que se apoiou no enorme contingente de mão-de-obra, na oferta elástica de terras e na viabilização do encontro desses dois fatores pela ação do Estado construindo, principalmente, a infra-estrutura rodoviária. Um verdadeiro "complexo de soluções" cujo denominador comum residia na permanente expansão horizontal da ocupação com "baixíssimo coeficiente de capitalização e até sem nenhuma capitalização prévia"[62]: numa palavra, operava como uma forma de 'acumulação primitiva', como sumariza Oliveira:

> O conceito, tomado de Marx, ao descrever o processo de expropriação do campesinato como uma das condições prévias para a acumulação capitalista, deve ser, para nossos fins, redefinido: em primeiro lugar, trata-se de um processo em que não se expropria a propriedade, – isso também se deu em larga escala na passagem da agricultura chamada de subsistência para a agricultura comercial de exportação – mas *se* expropria excedentes que se formam na posse transitória da terra. Em segundo lugar, a acumulação primitiva não se dá apenas na gênese do capitalismo: em certas condições específicas, principalmente quando o capitalismo cresce por elaboração de periferias a acumulação primitiva é estrutural.[63]

O genericamente considerado "setor de serviços" também foi acrescido de um contingente disperso de trabalhadores que foram se formando com baixíssima ou mesmo nenhuma capitalização. Os serviços de lavagem de automóveis e as oficinas de reparos e funilaria, por exemplo, não eram incompatíveis com o modelo industrial centrado na indústria automobilística. Esses tipos de serviços, longe de ser excrescência do modelo industrial, foram adequados para o processo da acumulação global e para a expansão capitalista e, por seu lado, reforçaram a tendência à concentração de renda[64]. Eles não foram a expressão de uma "dualidade" do sistema capitalista, como se fossem externo ao núcleo produtivo – como não são em nossos dias "excluídos". Os serviços de baixa capitalização faziam, na década de 30, parte constitutiva do sistema capitalista "moderno"; uma parcela fundamental para que o capitalismo que se projetava pudesse se reproduzir da forma como o

---

[61] Ibidem, p. 69.
[62] Cf, Ibidem, p. 68.
[63] Ibidem, p. 43.
[64] Ibidem, p. 58.

fez. (Uma parte destes "serviços" se encontrava no primeiro momento da subsunção ao capital, a fase formal de assalariamento, sendo, pois, formas transitórias)

O fato do modelo ter tido uma dinâmica concentracionista, não se deve a nenhum fetiche ou natureza dos bens, mas à redefinição das relações de trabalho. A enorme ampliação do exército industrial de reserva, o contingente daqueles trabalhadores prontos a reingressarem no mercado de trabalho sem muito exigir, e o conseqüente aumento da taxa de exploração devido à velocidade diferencial de crescimento dos salários relativa à produtividade, reforçaram a exploração em uma ponta do processo, ao mesmo tempo em que produzia a acumulação de capital em outra ponta. Isto gerou uma dinâmica de tipo tesoura, que será outra componente com permanência no "modelo" brasileiro, onde quanto mais se desenvolve o sistema mais as pontas se afastam para pólos opostos, em contínua marcha de concentração de renda.

A partir dos anos 1950, se aceleraram os elementos de corte histórico-estruturais, que visavam a acumulação capitalista. A produção nacional de bens de consumo duráveis, dos quais o automóvel será o arquétipo, se tornaram unidades-chave do sistema. Não estavam apenas entre os mais rentáveis e mais promissores ramos do setor industrial, mas também orientariam o perfil da estrutura produtiva. O consumo de bens duráveis – eletrodomésticos, automóveis etc. – eram assegurados pelo mesmo caráter concentracionista, gestado a partir da redefinição das relações de capital-trabalho e pela criação, como requerimentos da matriz técnico-institucional da produção, das novas ocupações, típicas da classe média, que seriam necessárias para a nova estrutura produtiva. Essas novas ocupações fizeram parte de um *continuum* estrutural, que possuía numa das pontas o terciário de baixa produtividade e noutra o terciário de alta produtividade[65].

O incremento dos 'setores dinâmicos da economia', nos ramos automobilísticos, estaleiros, mecânica pesada, celulose e a triplicação da capacidade produtiva das siderúrgicas orientam a estratégia. Por seu turno, o Estado continua cumprindo a função de garantir a acumulação, atuando nos gargalos criados pela debilidade nas infra-estruturas da produção, particularmente, a rodoviária e também no modelo viário urbano necessário para a circulação do principal produto do sistema: o automóvel. Como podemos ver na tabela 9, é a partir do decênio iniciado no ano 50 que ocorrerá a verdadeira desconstrução da malha ferroviária nacional, com seu crescimento relativamente negativo se comparado com o período anterior. A sistêmica estava dada: rodovias e automóveis, automóveis e rodovias; um puxava o outro, tendo o Estado como subventor.

[65] Ibidem, p. 87.

Os problemas da débil acumulação capitalista foram resolvidos através da associação com o capital externo, sobretudo no fornecimento de tecnologia, isto é, trabalho morto produzido fora do Brasil. Segundo Tauile[66], este processo foi fortemente estimulado pela Instrução nº 204 da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC)[67], célebre por permitir a importação de equipamentos sem cobertura cambial; que significou reviver um trabalho – realmente – morto em seu país de origem para um novo circuito de acumulação no país da "periferia", uma massa de capital fixo, máquinas ou mesmo fábricas inteiras, que já haviam sido depreciadas em seu país de origem. Desta forma incorporou-se uma relativa alta tecnologia, ao espaço da produção baseado em um mercado de trabalho horizontalizado e a custo irrisório, potencializando os ganhos de produtividade dos 'ramos dinâmicos' e acelerando ainda mais o processo – genético-estrutural – de concentração de renda. Por mais que a grande maioria dos equipamentos importados fosse obsoleta em seus países de origem, sua colocação em funcionamento no Brasil representava um verdadeiro salto tecnológico em relação aos métodos quase artesanais até então praticados no país.

No período de 1956 a 1969 ocorre a "segunda onda" concentracionista da indústria automobilística sendo fundadas as empresas: Mercedes-Benz, Scania, GM, Toyota, Volkswagen, Karmann Guia e Ford, todas no município de São Bernardo do Campo[68] que, como veremos no próximo capítulo, terá profundo impacto para categoria metroviária. Associado a este ramo produtivo se introduz fortemente no país o padrão fordista/taylorista periférico – sem a "recompensa" salarial – de produção, que discorremos no primeiro Capítulo desta pesquisa, para a qual o Brasil dispunha de uma força de trabalho bastante adequada, no quesito mais importante para esse padrão produtivo, ou seja: habilidades manuais. Por seu turno, a superestrutura política do Estado garantia o controle social necessário, como expõe Maria da Graça Druck:

> Nesse momento instala-se no Brasil o símbolo maior da produção fordista: a indústria automobilista. Todo espírito taylorista pôde ser aplicado com maior segurança. Todos os elementos necessários para implantar a 'gerência científica do trabalho' estavam dados. (...) Em especial, contavam com a condição em que as lutas dos operários estavam totalmente limitadas pelo tipo de estrutura sindical atrelada ao Estado e, portanto, com uma reduzida capacidade de mobilização e resistência.[69]

---

[66] Cf, José Ricardo TAUILE. *Op cit.* p.180.

[67] SUMOC: Antes de 1964 o papel de autoridade monetária era desempenhado pela Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC), pelo Banco do Brasil e pelo Tesouro Nacional. A SUMOC, criada em 1945 com a finalidade de exercer o controle monetário e preparar a organização de um banco central, tinha a responsabilidade de fixar os percentuais de reservas obrigatórias dos bancos comerciais, as taxas do redesconto e da assistência financeira de liquidez, bem como os juros sobre depósitos bancários. Além disso, supervisionava a atuação dos bancos comerciais, orientava a política cambial e representava o País junto a organismos internacionais. (www.bcb.gov.br/?HISTORIABC)

[68] Cf, Gilberto Cunha FRANCA. *op. cit.*, p. 88.

[69] Maria da Graça DRUCK. *Terceirização (Des)Fordizando a Fábrica: um estudo do complexo petroquímico.* São Paulo: Boitempo e Salvador: EDUFBA, 1999, p.57.

O empresariado incentivou o ensino industrial preocupado, entre outros interesses, em qualificar a mão-de-obra para que pudesse substituir por trabalhadores brasileiros os operários estrangeiros, considerados fonte de efervescência política e de lutas sindicais. Vem daí o surgimento do Senai[70] (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial), Sesi (Serviço Social da Indústria e outros) e o Colégio Pandiá Calógeras vinculado a CSN. Deste modo, "o caráter deste ensino estava dado pela necessidade de 'educar' e disciplinar os homens na sua vida produtiva, no trabalho e fora dele, como forma de adequar seu comportamento social às novas exigências do processo de industrialização, marcado essencialmente pela ideologia da racionalização".[71]

Neste sentido, a produção industrial de bens de consumo duráveis em grande escala só foi possível porque, além de contar com a formulação de políticas públicas incentivadoras para o capital, já encontrava alguma qualificação prévia da força de trabalho no manuseio de equipamento de base eletromecânica; os 'profissionais': ferramenteiros, mecânicos de manutenção, eletricistas, fresadores, torneiros, inspetores de qualidade etc., ressaltando-se a capacidade local de promover tecnologia e trabalho qualificado para estas novas funções e atividades industriais que se faziam necessárias[72].

A industrialização por "substituição de importações" expressa no Plano de Metas (1956) implicou numa acentuada mobilidade do trabalho[73]; sendo que, a região de São Paulo continuou, até fins dos anos 1970, a receber o maior fluxo migratório do país porque concentrava o parque industrial que respondia, em1970, por 58% do valor da transformação industrial nacional.[74]

Do lado da demanda, a renda dos novos setores de "classe média urbana" derivou dos requerimentos técnico-institucionais da nova estrutura ocupacional, motivada pela expansão industrial e da posição que essas novas ocupações guardavam em relação à estrutura produtiva[75]. As necessidades de gerência intermediária e de técnicos que exerciam suas atividades em escritórios e laboratórios eram resolvidas por parcela da "classe media" local. Já os engenheiros, que ocuparam a camada superior da hierarquia das subsidiárias das empresas estrangeiras, saiam da classe alta e

[70] Criado em 22 de janeiro de 1942, pelo decreto-lei 4.048 do então presidente Getúlio Vargas. A média de 15 mil alunos dos primeiros anos transformou-se em cerca de 2 milhões de matrículas anuais nos dias de hoje, totalizando aproximadamente 37 milhões de matrículas desde 1942. As primeiras escolas deram origem a uma rede de 765 unidades operacionais, distribuídas por todo o País, onde são oferecidos mais de 1.800 cursos e prestados, ao ano, 462.605 serviços de assessoria técnica-tecnológica e laboratorial às empresas.
[71] Maria da Graça DRUCK. *op. cit.*, p.55.
[72] Cf, José Ricardo TAUILE. *op. cit.*, p.178.
[73] Os fluxos migratórios gerados por orientação de investimentos governamentais e também da concentração da propriedade/modernização da agricultora tiveram abrangência nacional, sendo assim, também se deslocaram para as frentes de expansão agrícola, nas décadas seguintes a 1970, havendo, inclusive, a formação de cidades no Brasil Central.
[74] Cf, Odete Carvalho de Lima SEABRA. *op. cit.*, p.275.
[75] Cf, Francisco de OLIVEIRA. *op. cit.*, ps.98, 99 e 100.

média alta, possuíam formação universitária e um crescente contato com o exterior. Profissionais estrangeiros, enviados diretamente das matrizes para implantar os novos sistemas administrativos e de produção, ocupavam os postos característicos da nova cultura empresarial. Ao contrário dos imigrantes do início do século, que se deslocaram para o Brasil para fincar raízes, muitos desses profissionais vieram a ser lotados no país apenas com um degrau em sua ascensão na escala da hierarquia internacional da corporação multinacional a que pertencia[76]. Como veremos no próximo capítulo, se somaria a esta "nova classe média urbana", uma parte considerável dos trabalhadores das empresas que foram criadas pelo Estado para prover a nova urbanidade produzida dos serviços necessários a seu funcionamento.

Mas o que a industrialização trouxe em grande escala foi a necessidade de uma massa muito maior de trabalhadores de qualificação mais simples, cujo aprendizado exigia pouca formação escolar, mas uma boa habilidade manual e coordenação motora. Promovia-se, no Brasil, desta maneira, um salto qualitativo no grau de subsunção real do trabalho ao capital[77], que se completaria na década de 1970.

II.4 – A produção do espaço urbano-industrial e de "serviços".

Nos anos de 1950 foi estabelecida uma rede de cidades brasileiras, com uma hierarquia nacional e com os primórdios da precedência do urbanismo interior sobre o urbanismo de fachada[78]. Neste contexto, a "Cidade de São Paulo chegou a sua mais exuberante forma quando, nitidamente integrada por uma coroa de bairros, foi ficando imersa num processo de implosão-explosão para a periferia. Formou-se uma enorme extensão de urbanização contínua e os moradores, já então metropolizados, viveriam novas experiências de espaço e tempo"[79]. Neste período, a mancha urbana de São Paulo se estendeu para cerca de 429 Km2, até atingir atualmente, início do século XXI, aproximadamente 2.000 Km2. A partir dos anos 60, a Cidade de São Paulo passou por profundas transformações sócio-espaciais; durante este interregno, estruturou-se a grande região metropolitana concentrada, tendo em seu interior dezenas de municípios em "processo contínuo de conurbação"[80].

---

[76] Cf, José Ricardo TAUILE. *op. cit.*, ps.179 e 180.
[77] Cf, Ibidem, p. 178.
[78] Cf, Milton SANTOS. *op. cit.*, p. 37.
[79] Odete Carvalho de Lima SEABRA. *op. cit.*, p.271.
[80] Francisco Capuano SCARLATO. *Busca do centro – O Reencontro com a Cidade*. In. Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole. Orgs. Ana F. A. Carlos e Ariovaldo U. Oliveira. São Paulo: Contexto, 2004, p.259.

II.4.1 – O espaço urbano-industrial e de "serviços".

No compasso do avanço da urbanização, as novas leis de mercado se impunham, e com isso o custo de reprodução da força de trabalho passava a ter componentes também cada vez mais urbanos, mecanizados e industrializados, como explica Oliveira:

> Em termos concretos, o transporte, por exemplo, não pode ser resolvido pelo trabalhador senão pelos meios institucionalizados e mercantilizados que a sociedade oferecia, a energia elétrica que ele e sua família utilizam também não comportava mais soluções 'primitivas', a educação, a saúde, enfim, todos os componentes do custo de reprodução da força de trabalho se institucionalizam, se industrializam, se transformam em mercadorias.[81]

Como vimos no primeiro capítulo, à medida que avançava a subsunção real do trabalho ao capital boa parte dos serviços foram cooptados pelo sistema de valorização do capital, se transformando em produtivos, e passando a compor uma nova totalidade: o "espaço urbano-industrial e de serviços", que já não podia ser estudado somente sob a ótica da indústria que era seu centro dinamizador. A partir desta fase, analisar a formação do mundo do trabalho brasileiro sem levar em consideração os trabalhadores em "serviço", seria como observar um automóvel vendo somente seu motor sem considerar suas rodas, e outros componentes também fundamentais para seu deslocamento.

Na medida em que o custo de reprodução da força de trabalho urbana se desruralizava e por oposição, se urbanizava, foi se quebrando aquela relação de cunho "histórico-estrutural" teorizada por Francisco de Oliveira, destinada a criar uma periferia de padrão não-capitalístico de reprodução no setor de serviços. Nesta nova fase – de subsunção real – a estratégia passou a ser a de inclusão da periferia ao mundo produtivo capitalista. Desta maneira, o desequilíbrio da relação salário real/custo de reprodução da força de trabalho começou a se agravar. Foi quando aflorou mais claramente o segundo componente que, juntamente com a nova fase de entrada de capital estrangeiro, provocou o reforço da acumulação: um novo e ampliado ciclo no aumento da taxa de exploração da força de trabalho, que forneceria excedentes internos para acumulação. O sistema caminhou para o conflito entre relações de produção e forças produtivas, cujo desenlace conhecido foi o de aprofundar, como condição política de sua sobrevivência, aquela exploração; assim, em primeiro lugar, o superexcedente teve uma função política de contenção, para o que, necessariamente, revestiu-se de

[81] Francisco de OLIVEIRA. *op. cit.*, p.84.

características repressivas. Isto é, tornou-se indissociável a política da economia, porque a contenção dos trabalhadores se fazia, principalmente, pela contenção de salários[82].

II.4.2 – Financeirização do território.

A aceleração do período 1957/1962 introduziu em São Paulo outra mudança qualitativa sumamente importante nas infra e superestruturas produtivas com conseqüências evidentes para sua estrutura social: a implantação, nos ramos 'dinâmicos', de empresas que requeriam uma homogeneidade monopolística como condição *sine qua non* da expansão da economia [83]. Francisco Capuano Scarlato sumariza esta questão:

> Com a implantação das grandes empresas multinacionais, indústrias, bancos, e agências de propaganda e publicidade, esta região tornou-se lugar privilegiado para estes investimentos. No cenário brasileiro foi o capitalismo nacional, associado e dependente ao internacional que construiu as condições para o novo momento do seu desenvolvimento. A partir deste período, aquelas grandes empresas vêm se instalar no país, em especial em São Paulo. Seu comando passou a ser feito no interior do nosso próprio território.[84]

Esse processo não se territorializou em poucos anos, existiam resistências, por exemplo, dos setores não-monopolistas que ficavam à margem. Para realizar "a frio" a operação, os incentivos necessitavam ser intermediados pelo sistema financeiro, pelo chamado mercado de capitais e pelos bancos de investimento, que eram e continuam sendo a infraestrutura de expansão das empresas monopolísticas. As reformas financeiras ocorridas entre 1964 e 1965 que redundaram no mecanismo da correção monetária promoveram os primeiros e vigorosos passos de uma lógica que levaria a uma nova etapa de hegemonia da dimensão financeira do capitalismo no Brasil[85]. O processo de creditização do território nacional e a hierarquização de São Paulo como primeira praça financeira, corresponderam a mudanças normativas, econômicas e geográficas que, no conjunto, foram empreendidas pelo Estado brasileiro a partir da década de 1960 e que levaram à ruptura com a antiga estrutura financeira regionalizada em pequenas praças locais[86]. Criou-se, a partir de então, uma melhor sintonia do país com o capitalismo mundial, pois as reformas permitiram uma potente concentração financeira, bem como impulsionavam a industrialização nacional atrelada às ações das grandes corporações multinacionais[87]. Sem embargo, o mercado financeiro transformou-se em ativo competidor dos fundos para a acumulação: a aplicação meramente financeira começou a produzir

---

[82] Cf, Ibidem, p. 100.
[83] Cf, Ibidem, p. 101.
[84] Francisco Capuano SCARLATO. *op. cit.* p. 259.
[85] Cf, José Ricardo TAUILE. *op. cit.*, p. 190.
[86] Cf, Adriana Maria BERNARDES da SILVA. *op cit*, p. 62.
[87] Cf, Ibidem, p.63.

taxas de lucro muito mais altas que a aplicação produtiva e, de certo modo, a competir com esta alocação de recursos[88].

A fim de incentivar e manter alta a taxa de lucro, o Governo abriu mão de parte de suas receitas e, para financiar suas inversões, recorreu, em níveis cada vez mais altos, ao crédito externo; por outro lado, renunciou também a parcelas dos impostos, para ativar o sistema financeiro, o que comprimiu ainda mais a capacidade de gasto do Poder Público, forçando à busca de mais financiamento internacional, assim reapareceu o problema da dívida externa crescente: entre 1969 e 1971, esta saltou de aproximadamente 4, 4 bilhões de dólares para cerca de 5,8 bilhões, um crescimento de 31%.

O mecanismo de correção monetária manteve a estrutura desigualmente distributiva no interior do mundo do trabalho, inaugurada na década de 1930, uma vez que por um lado, criou um certo tipo de "proteção" para os ativos das camadas de trabalhadores que possuíam conta bancária, tornando-os menos afetados pelo processo inflacionário que retomaria fôlego pouco tempo depois, mantendo, desta maneira, a realização da demanda interna e o dinamismo da produção de bens de consumo duráveis e, por outro, promoveu um novo mecanismo de rebaixamento sistemático do custo da massa da força de trabalho sujeita à depreciação salarial via mecanismo inflacionário. A legislação trabalhista continuou cumprindo seu papel, apontado acima, com a criação do Fundo e Garantia por Tempo de Serviço (FGTS)[89], em 1966.

II.4.3 – A territorialização da periferia.

A dinâmica foi inexorável: os pobres, os segregados, aqueles que não encontram lugar nos lugares estruturados pela propriedade, cresceram muito mais e em ritmo acelerado, da mesma forma como cresceu o capital como forma de riqueza da sociedade. As separações que estavam na origem da cidade capitalista se territorializaram no espaço da metrópole[90]. A superexploração[91] na atividade

---

[88] Cf, Francisco de OLIVEIRA. *op. cit.*, p.102.

[89] O FGTS não serve apenas para criar uma poupança forçada dos trabalhadores com vista ao financiamento do capital, mas também, ao aumentar a rotatividade de mão-de-obra sem ônus para o empresário, contribui para deprimir ainda mais os salários. (Raquel BONDUKI e Nabil BONDUKI. *Periferia da Grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho,* p 1149. In: Ermínia MARICATO (org.). *A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial.* 2ª edição, São Paulo: Alfa- Omega, 1982, p 130).

[90] Cf, Odete Carvalho de Lima SEABRA. *op. cit.*, ps.277 e 279.

produtiva se juntou à chamada "espoliação urbana", ou seja, conjunto de condições precárias a que os trabalhadores tiveram que se sujeitar para vender sua força de trabalho numa cidade onde prioridade nenhuma foi dada às suas necessidades[92].

A crise urbana estabelecida, a partir daí, provém da crescente incapacidade da organização social capitalista para assegurar a produção, distribuição e gestão dos meios de consumo coletivo necessário à vida cotidiana, da moradia e áreas verdes aos serviços tais como: escola, transportes, saúde, saneamento básico, água etc.[93]. Particularmente nos países como o Brasil onde a dinâmica concentratadora de renda, a qual estamos acompanhando nesta pesquisa, possui pouquíssimas mediações, e é realizada para garantir o lucro dos capitalistas nacionais, mas, principalmente, dos internacionais. Em outras palavras, uma parte considerável do que é produzido internamente se esvai, passa a fronteira e se realiza em outro lugar, inclusive servindo para satisfazer as necessidades de consumo coletivo de outras pessoas, que estão fora do território que produziu o valor. Castells comenta da seguinte forma essa crise urbana:

> Mas esta crise não é simples "deficiência" do sistema econômico: é uma conseqüência necessária da lógica do desenvolvimento capitalista, a menos que essa lógica seja contraditada historicamente pelos efeitos produzidos na luta de classes.[94]

É deste quadro que destacaremos dois exemplos ilustrativos do processo de consolidação da periferia em São Paulo: a habitação de baixa renda em loteamentos periféricos[95] e a questão do transporte público. A casa na periferia encaixou-se perfeitamente na conjuntura de superexploração da força de trabalho e atenderam aos interesses da especulação imobiliária[96], foi uma das alternativas que restou ao trabalhador. Foi principalmente através da "autoconstrução" que os trabalhadores ergueram a periferia. Uma operação que era, na aparência, uma sobrevivência de práticas de

---

[91] A superexploração da força de trabalho brasileira encontra um novo capítulo a partir de 1965, graças à utilização da engenhosa fórmula de reajuste salariais que contemplava uma – freqüentemente subestimada – previsão da inflação futura. A estratégia veio à público em novembro de 1964 na forma do Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), que garantiu um arrocho salarial sem precedentes, em um momento em que a inflação chegava em patamares inéditos no Brasil. (Regis BONELI. *op. cit.*, pp. 386 e 387)

[92] Cf, Raquel BONDUKI e Nabil BONDUKI. *op cit*, pp. 117 a 154.

[93] Cf, Manuel CASTELLS. *Cidade Democracia e Socialismo*. 2ª edição, tradução de Glória Rodrigues, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980, p. 20.

[94] Ibidem, p. 21.

[95] Existiam outras formas de habitação popular que serviam ao modelo urbano pós 1964, concentrador de renda que estamos tratando, como por exemplo: "crescimento da favelização, casa alugada na periferia, cortiços e moradias em áreas deterioradas próximas ao centro e moradias financiadas pelo Banco Nacional de Habitação" (BNH) (Raquel BONDUKI e Nabil BONDUKI. *op. Cit.*, pp. 151 a 153).
A partir da década de 1980 assistiremos á novas formas de luta e organização pela moradia da população carente urbana, nucleadas em torno das ocupações de terrenos e prédios abandonados, estas não serão tratadas somente com o preconceito, como as citadas anteriormente, mas como caso de polícia porque tocavam na propriedade burguesa.

[96] Uma espécie de "renda da terra" Ricardiana, só que localizada dentro na cidade, onde a ocupação de territórios afastados servem também para valorizar os mais centrais

"economia natural" dentro das cidades, mas que se casava admiravelmente bem com um processo de expansão capitalista, que possuía uma de suas bases e seu dinamismo na intensa exploração da força de trabalho, como explica Francisco de Oliveira:

> Uma não insignificante porcentagem das residências das classes trabalhadoras foi construída pelos próprios proprietários, utilizando dias de folga, fins de semana e formas de cooperação, como "mutirão". Ora, a habitação, bem resultante dessa operação, se produz por trabalho não pago, isto é, super-trabalho. Embora aparentemente este bem não seja desapropriado pelo setor privado da produção, ele contribui para aumentar a taxa de exploração da força de trabalho, pois o seu resultado – a casa – reflete-se numa baixa aparente do custo de reprodução da força de trabalho – de que os gastos com habitação são um componente importante – e para deprimir os salários pagos pelas empresas.[97]

Não é à toa que a propaganda oficial ressaltava o "magnífico exemplo de solidariedade presente nas autoconstruções".[98] Os loteamentos periféricos geraram, desta maneira, uma cidade excessivamente desconcentrada e "fragmentada", com os pobres isolando-se ali onde viviam[99], em um padrão de crescimento urbano que não atendeu ao morador de baixa renda; não foi acompanhado dos equipamentos urbanos de consumo coletivo necessários à sua humanização, além de aumentar o tempo desperdiçado no deslocamento pendular cotidiano casa/trabalho.

Exigiam-se infra-estruturas internas à cidade na medida que explodia o tecido urbano na formação da periferia, cujo molde configurava a metrópole. Como veremos no próximo capítulo, uma miríade de empresas foi criada pelo Estado para atender a essas demandas e orientadas por políticas que reforçavam o processo de periferização. Entre elas, destacaremos neste momento, as políticas de transportes e trânsito que cristalizaram diferenças marcantes entre aqueles com e sem acesso ao transporte particular, projeto perseguido ao mesmo tempo em que a classe trabalhadora era mantida sob más condições de transporte[100].

---

[97] Francisco de OLIVEIRA. *op. cit.*, p. 59.
[98] Raquel BONDUKI e Nabil BONDUKI. *op. cit.*, p. 150.
[99] Cf, Milton SANTOS. *Metrópole Corporativa e Fragmentada: o caso de São Paulo.* São Paulo: Nobel/ Secretaria de Cultura, 1990, p.89.
[100] Cf, E. A. Vasconcellos. *Transporte Urbano, Espaço e Eqüidade: análise das políticas públicas.* São Paulo: Unidas, 1996, p. 141.

II.4.4 – O Metrô no espaço urbano.

A dinâmica de decrescente importância do transporte coletivo que podemos deduzir observando a tabela 11, atestava uma atuação governamental que privilegiou o transporte individual por meio de uma política contínua e persistente de ampliação do sistema viário estrutural da cidade, qualificado primordialmente para o automóvel. Concomitantemente, o sistema de transporte público permaneceu insuficiente para atender à demanda crescente, sofrendo um declínio na sua importância, na sua eficiência e na sua confiabilidade junto ao público, e tornando-se um *mal necessário* para aqueles que não podiam dispor do automóvel[101]. Na "civilização do automóvel", como diz T. Gounet[102], a dinâmica de segregação entre aqueles que podem ter um automóvel e aqueles que são obrigados a utilizar os transportes públicos, refletia as grandes e crescentes disparidades sociais e econômicas brasileiras. Isso demonstrava que a expansão do sistema viário estrutural respondeu as necessidades lógicas dentro de um processo em cuja base estavam as ideologias de progresso e modernização, calcadas numa racionalidade econômica que reforçava a segregação social e territorial e, também, as traduções simbólicas do urbano: suas expressões de seletividade, de *status*, de diferenciação entre as fronteiras sociais e espaciais entre grupos[103].

Por outro lado, Karla Reis de Cardoso Mello[104] esclarece que as políticas desenvolvidas para o transporte coletivo foram instrumentalizadas para apoiar o desenvolvimento das atividades e interesses privados, abarcando um leque que percorre desde o financiamento dos programas às atividades industriais envolvidas; sobretudo com a fabricação de veículos, sem esquecer as empreiteiras de obras públicas. O atendimento ao usuário foi residual nas políticas implementadas, embora planos, programas e projetos estivessem recheados de intenções contrárias. A tabela 10 demonstra que no período aberto com o ano de 1960 a participação dos transportes coletivos decresce permanentemente.

---

[101] Cf, Karla Reis de CARDOSO MELLO. *Transporte Urbano de Passageiros: as contradições do poder público*. São Paulo: Café, 2000, p 215.
[102] Thomas GOUNET. *Fordismo e Toyotismo na Civilização do Automóvel*. Tradução de Bernardo Joffily, São Paulo: Boitempo, 1999.
[103] Cf, Karla Reis de CARDOSO MELLO. *op. cit.*, p. 217.
[104] Karla Reis de CARDOSO MELLO. *op. cit.*, p. 113.

Tabela 10:

RMSP – evolução da utilização dos transportes (1967- 1997).

(Viagens diárias em %)

Modo principal[105]	1967	1977	1987	1997
Coletivo	68	61	55	51
Individual	32	39	45	49

FONTE: Pesquisa O/D 1997. Apud, Revista dos Transportes Públicos[106].

O planejamento em transporte tendendo a priorizar investimentos nas áreas de maior acessibilidade, devido às taxas de maior retorno propiciadas pela demanda, acabou por levar a queda do índice de mobilidade da população. Assim em 1997, as pessoas viajam menos na RMSP, apesar do constante crescimento do número de automóveis, como podemos verificar na tabela 11.

Tabela 11:

RMSP – evolução da mobilidade de 1967 a 1997.

Variáveis	1967	1977	1987	1997
População (x 1.000)	7.097	10.273	14.248	16.792
Frota de autos[1] (x 1.000)	493	1.384	2.014	3.095
Índice de mobilidade	1,01	1,53	1,32	1,23

FONTE: Pesquisa O/D 1997.
1- Inclui táxi.
2- Índice de mobilidade: Número de viagens motorizadas por habitantes

[105] Segundo pesquisa Origem-Destino (1987 e 1997) — Modo de Viagem: forma particular ou método de viagem; Modo Principal, maior hierarquia empregado na viagem em escala decrescente: metrô, trem, trolebus, ônibus fretado, ônibus diesel, lotação, táxi, dirigindo automóvel, passageiro de automóvel, caminhão, moto-bicicleta, outros; Modo Coletivo, transporte público de passageiro; Modo Particular, transporte particular de passageiro; Modo a Pé, nenhum veículo é utilizado quando a distância percorrida for superior a 500 metros (5 quadras). Quando o motivo da viagem é trabalho ou escola, a viagem é registrada independente da distância percorrida; Modo Motorizado, soma de viagens dos modos coletivo e individual; Divisão Modal, porcentagem de viagens por modos coletivo e individual no total das viagens motorizadas.

[106] ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos). *Revista dos Transportes Públicos*. Ano 21, nº 84, 1999, p. 102.

II.4.5 – O "mundo fantástico".

Ao lado da visibilidade urbana, o "novo capitalismo" necessitava erguer novos arquétipos, uma nova identidade, que retratasse material e ideologicamente o "espírito modernizador". A "Nova Paulista" – consolidada nos anos 70 – veio assim, substituir os antigos símbolos de poder, os palacetes da burguesia industrial e cafeicultora por outros, como os grandes bancos, redes de multinacionais, associações patronais (FIESP, CIESP, FCES, SESI, Sesc[107] etc.) e o setor terciário de ponta, intrínseco às exigências do grande capital monopolista[108]. Por outro lado, a partir dos anos 1960-1970, quando a indústria automobilística permitia extraordinária mobilidade do urbano, as atividades de comércio e de serviços encontraram nos *shoppings centers* uma forma plausível de viabilizar essa mobilidade para fora das cidades. Os *shoppings* transformaram-se em lugares de compra e de entretenimento e as auto-estradas começaram a ser a localização preferencial desse comércio concentrado[109].

Nos anos 70 consolidou-se uma classe média com poder de compra para a indústria de bens duráveis, a qual seria o motor do conjunto das atividades e indutora de um novo modo de vida e hábitos de morar. Desse modo, por um lado, o automóvel será o arquétipo da modernidade e, por outro, um dos produtores dos problemas da fadiga urbana e da poluição, que levará ao deslocamento de parcelas da classe média para loteamentos residenciais, a periferia fantástica dos condomínios fechados capazes de propugnar uma qualidade de vida superior, longe da poluição e cercado de segurança. Num raio de até oitenta quilômetros de São Paulo, ao longo das auto-estradas, a caminho do interior, localiza-se uma infindável – estima-se em cerca de 300 condomínios fechados no entorno de São Paulo – constelação destes de equipamentos. Um exemplo acabado deste tipo de 'enclave urbano' é o empreendimento Alphaville, que comporta vinte blocos ou conjuntos residenciais, três centros empresariais, 40 restaurantes, 16 agências bancárias, dois pronto-socorros, um *shopping center* e mais 1632 empresas, com uma população flutuante de 170 mil pessoas, além de uma frota de segurança particular[110].

---

[107] FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo; CIESPA – Centro das Indústrias do Estado de São Paulo; FCESP – federação do Comércio do Estado de São Paulo; SESI – Serviço Social da Indústria; Sesc – Serviço Social do Comércio.
[108] Cf, Francisco Capuano SCARLATO. *op. cit.* P.261.
[109] Cf, Odete Carvalho de Lima SEABRA. *op. cit.*, p. 294.
[110] Ibidem, p. 295.

II.5 – O setor de serviço na desestruturação do mundo do trabalho.

Enquanto o ovo da serpente financeira começava a se manifestar com a queda do dólar como padrão internacional de divisas[111], vivia-se no Brasil os "anos do milagre", um período entre 1968 e 1973, que combinou elevadíssimas taxas de crescimento econômico e de acumulação de capital com a superexploração da força de trabalho[112].

Do lado estritamente econômico foi o período em que explodiu a crise da dívida externa, que se transformou em um dos mecanismos mais importantes de dependência do país ao capital internacional, fortalecendo um modelo sistêmico que extraía – e ainda extrai – contínua e crescentemente a renda gerada pelo trabalho no país para os bancos e países que estavam no centro do sistema capitalista mundial. Mais tarde, a partir de meados dos anos 80, outros procedimentos no âmbito das negociações internacionais tomariam vulto – Leis de Patentes, Propriedade Intelectual, Acordos Multilate.ais, etc. – que se somariam ao mecanismo da dívida. Sem esta contextualização fica-nos completamente impossível entender a dinâmica da divisão internacional do trabalho e sua incidência no Brasil a partir da década de 1970.

De certo modo, a "acumulação primitiva estrutural" teorizada por Oliveira, apresentada sucintamente no primeiro capítulo, permitiu a subsunção real do capital sobre o trabalho nos países de "periferia" do sistema do capital, acabando por ser canalizada para os setores de ponta do processo produtivo nacional e destes para os centros financeiros internacionais. Foi esta transferência de "mais-valia" um dos elementos fundamentais que possibilitou que, nos países "avançados", se capitalizasse setores de serviços de uma maneira explosiva. Fato que gerou uma aparência de autonomização do processo de geração de valor, e com base neste aspecto se pudesse teorizar sobre uma Nova Era onde a contradição social fundamental entre capital e trabalho supostamente poderia ter passado para segundo plano, diante do emergir de uma nova sociabilidade centrada no conhecimento e na informação - genericamente considerados "serviços" devido ao caráter "imaterial" de sua produção - chegando-se à tese sobre "desmaterialização da economia".

Em outras palavras, o processo de cooptação dos "serviços" de ponta para a esfera da valorização do capital também exigiu uma "acumulação original ou primitiva" fazendo parte do processo de subsunção real do trabalho ao capital. Só que neste período histórico somente conseguiram sua realização plena os países centrais, particularmente o mais central de todos: os EUA,

---

[112] Cf, José Ricardo TAUILE. *op. cit.*, p.194 e Raquel BONDUKI e Nabil BONDUKI. *op. cit.*, p 148.

porque somente neste território se concentrava volume de capital suficiente – que foi expropriado do mundo inteiro, e não somente de sua classe trabalhadora – para capitalizar este serviço, transformando-os em verdadeira base técnica da produção capitalista.

Ao lado da temática social, os estudiosos da década de 60/70, baseados em modelos transportados dos países capitalistas de primeiro momento, aceitavam a visão de que o desenvolvimento econômico funcionava como um trem, com uma locomotiva que arrastava para frente os vagões a ele ligados. Um pólo dinâmico ou um motor que transmitia a energia positiva e moderna capaz de mover até o último e mais "atrasado" país do comboio. Esta concepção se espraiava para todos os campos da atividade urbana, mas tinha conseqüências particulares para a compreensão do mundo do trabalho. Quer dizer, acreditava-se que esse papel dinamizador era representado pelo setor secundário, de modo que a indústria – leia-se o emprego assalariado estável – era o ponto de referência implícito em todas as discussões. A maior parte dos problemas considerados sobre a processualidade do trabalho dizia respeito, de um lado, às condições e possibilidades de industrialização nos diferentes países, à sua capacidade de expansão – isto é seu dinamismo interno – e, de outro, às eventuais defasagens entre o processo de urbanização e o de industrialização, afetando a capacidade de ampliação do trabalho assalariado. O pressuposto do papel dinâmico, e essencialmente positivo, da industrialização para o desenvolvimento espacial do trabalho urbano nos países "periféricos", de um lado, minimizavam as eventuais continuidades existentes entre as relações de trabalho nos centros urbanos e fora deles, mas fora de seus segmentos mais avançados e, de outro, pressupunham uma tendência à universalização das relações salariais consideradas típicas da indústria moderna[113].

Na verdade, as características das relações salariais dominantes na época, nos países centrais, eram vistas como as únicas possíveis no quadro do desenvolvimento industrial-urbano, tendo como paradigma o mercado de trabalho, o pleno emprego e a proteção social, onde o modelo de trabalho extraído do setor industrial tenderia a se universalizar. Pressupunha-se uma evolução no sentido da mercantilização completa de todas as esferas da vida econômica, o que é o mesmo que dizer que as formas não-mercantis de trabalho e consumo eram vistas somente como remanescentes de outros períodos históricos e explicadas, segundo a perspectiva adotada, como conseqüência do 'subdesenvolvimento', da 'dependência' ou do 'capitalismo periférico'.[114]

---

[113] Cf, Luiz Antonio MACHADO da SILVA. *Mercado de trabalho, ontem e hoje: informalidade e empregabilidade como categorias de entendimento. In:* Marco Aurélio SANTANA e José Ricardo RAMALHO (orgs). *Além da Fábrica: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social*, São Paul: Boitempo Editorial, 2003, p.147.

[114] Ibidem, p.148.

Com a crise econômica que tomou conta do país no bojo da implementação do Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND)[115], nos anos 70, instalou-se, a um só tempo, o colapso do modelo político-econômico desenvolvimentista e a reversão das tendências de crescimento da economia. A estratégia de crescimento com endividamento externo seguida por mais de dez anos chegava ao seu limite com o país fragilizado perante choques ocorridos fora das fronteiras nacionais[116]. Se nesta década o país foi um mercado atrativo para investimentos estrangeiros na forma de empréstimos, ao seu final encontrava-se endividado[117]. Neste compasso, enquanto a década de 1980 foi representante da primeira fase da regressão industrial do país, os anos 1990 podem ser vistos como o palco da segunda trajetória de regressão industrial, e simbolizam o colapso daquela estratégia pretérita de crescimento industrializante, com conseqüências adversas para o futuro do país.[118] Desta forma as duas últimas décadas do século XX se caracterizam pelo baixo crescimento médio das atividades econômicas, em comparação com os períodos anteriores. A década de 1980 – em que o PIB cresceu em média 1,77% ao ano - foi dominada pela questão do endividamento externo e por uma inflação que se manteve acima de dois dígitos na maior parte do período. Na década seguinte o PIB não alcançou 2,5% em média anuais. O dinamismo errático do período deveu-se ao desempenho dos bens duráveis, com destaque para o complexo automobilístico[119], alentado pelo acordo das montadoras efetivado com os sindicatos de trabalhadores do ABC[120].

Diante da demonstração empírica da falência do modelo nacional desenvolvimentista e de suas variantes, que tinham como referência difusa os processos ocorridos nos países de desenvolvimento capitalista consolidados, instala-se, ou melhor, difunde-se, no país uma outra variante da mesma metodologia que ata nosso raciocínio novamente à dinâmica dos países que estavam à frente na onda da "modernização", não por coincidência são aqueles que mais se beneficiam com ela. Esta nova panacéia paradigmática ficou conhecida como "globalização", "uma verdadeira ideologia, talvez a mais

---

[115] Com o II PND, o governo brasileiro optou deliberadamente por um "adensamento" da cadeia produtiva nacional, com investimento nas indústrias de bens de capital – máquinas e equipamentos -, papel e celulose, metalurgia, etc., e pela construção de grandes projetos de infra-estrutura. (José Ricardo TAUILE. *op. cit.*, p. 194.)

[116] Cf, Regis BONELI. *op. cit.*, 389.

[117] No contexto internacional, manifesta-se uma situação de crise do capitalismo (DRUCK, *op cit*, p.62)

[118] Cf, José Celso Cardoso Jr.. *Crise e Desregulação do Trabalho no Brasil*. Brasília: Ipea, 2001, p. 06.

[119] Regis BONELI. *op. cit.*, pp. 390 e 391.

[120] Formulada pela Central Única dos Trabalhadores (CUT) e rapidamente aceita por parte das montadoras e governo, e posteriormente abandonada por estes últimos. A Câmara Setorial foi um fórum tripartite e de conciliação de classes, que reuniu sindicatos, as montadoras e o governo, entre 1992 e 1993. Ela surgiu como solução para dois objetivos bem definidos: a retomada da produção automobilística e o aumento do nível de emprego direto e do salário do setor. Para as montadoras, a proposta elaborada pela CUT serviu como autorização para as empresas iniciarem à reestruturação produtiva e aumentar a produção, estagnada desde os anos 80 (...) Mas os ganhos foram inversamente proporcionais, para os trabalhadores este Acordo não garantiu nem mesmo a manutenção do nível de emprego e salário (...) Foi um retrocesso político, ou um movimento específico de despolitização do sindicato. (Gilberto Cunha FRANCA, *op cit*, pp.123 a 126)

forte e mobilizadora desde o final do século"[121].

Ninguém duvida que a generalização das novas tecnologias informacionais tenha atingido fortemente a estrutura do conjunto das ocupações, particularmente as urbanas, mas também é fato que o formato de sua implantação variou de país para país, de acordo com as estratégias políticas-econômicas e a resistência cultural e política dos trabalhadores e do povo em geral, ou seja, da luta de classes. Uma verdade que fica muito mais evidente quando se analisam as transformações do mundo do trabalho nos países periféricos que adotaram, nas últimas décadas, o receituário político-econômico de abertura comercial, desestatização e desregulamentação dos mercados, sobretudo financeiro e do trabalho. Nestes casos, a destruição dos empregos industriais, por um lado e a precarização do trabalho por outro, não podem ser encarados como produto direto e simples da "revolução tecnológica" ou da "magia de algum tipo de mercadoria"; sendo estes, problemas de caráter eminentemente social devemos procurar suas causas na estrutura social mesma, como apontamos metodologicamente no capítulo anterior desta tese. No caso, "foi obra de um projeto político e econômico que promoveu de forma explícita e intencional a desindustrialização e a centralização/desnacionalização do capital responsável pelas suas gigantescas taxas de desemprego estrutural"[122].

A tecnologia, por si só, não desempregou ninguém nem precarizou o trabalho. A verdade é o inverso: a tecnologia, por si só, como um trabalho morto, tem potência para melhorar as condições de trabalho, particularmente aquelas sujeitas a condições desumanas, como por exemplo, as bocas de autofornos na siderurgia, os jateadores de areia nos estaleiros, as minas de carvão e os subterrâneos dos metrôs. As novas ferramentas de trabalho como os robôs, por si só, reduzem o tempo de labor permitindo a realização de outros âmbitos da sociabilidade humana. A energia atômica, por si só, não é a causadora das guerras de destruição em massa. Desde os Ludistas, os "destruidores de máquinas" do início do capitalismo, que a "culpa" pelos problemas sociais não são das máquinas e das técnicas "modernas". Esta é a aparência do processo, o fenômeno superficial, sem dúvida propalado conscientemente por uma minoria que tira proveito da política de precarização do mundo do trabalho.

[121] José Luís FIORI. *Brasil no Espaço*. (Coleção Zero à Esquerda). Petrópolis, RJ: Vozes, 2001, p.186.
[122] Ibidem, p 51.

II.6 – Crescimento horizontal dos serviços.

Como vimos no capítulo anterior, a obra clássica de Colin Clark *As Condições do Progresso Econômico*[123] sentou as bases do modelo empírico de desagregação do conjunto das atividades econômicas em três setores: primário ou agropecuária, secundário ou indústria e terciário ou de serviços. Segundo Francisco de Oliveira, o modelo de Clark foi utilizado abstratamente na fundamentação analítica da teoria do subdesenvolvimento, levando a uma interpretação equivocada pela qual se entendia que o setor terciário ou de serviços representava uma parcela desproporcional no que tange sua participação no PIB e no emprego do Brasil. Nas palavras do autor: "segundo os teóricos do subdesenvolvimento, o setor terciário teria participação desmedida nos agregados referidos: era inchado. Uma das características, assim, do 'modo de produção subdesenvolvido' era ter um terciário inchado que consumia excedentes e comparecia como um morto na formação do produto" [124].

Ainda segundo Oliveira, o crescimento do setor terciário, na forma que se deu, absorvendo crescentemente a força de trabalho, tanto em termos absolutos como relativos, fazia parte do modo de acumulação urbano que era adequado à expansão do sistema capitalista nacional; não se estava na presença de nenhuma "inchação", nem de nenhum segmento "marginal" da economia[125]. Ocorria na verdade um processo de superexploração, como explica Machado e Silva:

> A tese de uma "superexploração" do trabalho constituiu-se como crítica a todas as versões da perspectiva dualista. Basicamente reafirmava a unidade da exploração capitalista (e, portanto, da classe trabalhadora), já que mesmo relações não capitalistas de trabalho, na medida em que reduziam o custo de reprodução de trabalho não pago, estavam subordinadas ao capital e participavam da lógica da acumulação.[126]

Oliveira retomou a unidade do processo de industrialização e seu caráter sistêmico, no qual todas as partes, aparentemente contraditórias, compunham uma totalidade que possuía como centro o lucro e a reprodução do *hardcore* industrial. Desta forma, o crescimento das cidades brasileiras não podia ser entendido senão dentro de um marco teórico onde as necessidades de acumulação também impunham um crescimento dos serviços de forma horizontalizada, como explica Oliveira:

---

[123] Colin CLARK. Las Condiciones del Progreso Econômico. Madrid: Aliança Editorial, 1967.
[124] Francisco de OLIVEIRA. *op. cit.*, p. 53.
[125] Ibidem, p. 54.
[126] Luiz Antonio MACHADO da SILVA. *op. cit.*, pp. 140 a 178.

> No que se refere às dimensões do Terciário, é possível reconhecer também razões históricas e outras estruturais, que explicariam uma 'especificidade particular' da expansão capitalista no Brasil. Historicamente, uma industrialização tardia tende a requerer, por oposição, uma divisão social do trabalho tanto mais diferenciada quanto maior for a contemporaneidade das indústrias, isto é, quanto mais avançada for a tecnologia incorporada. Assim, todos os tipos de serviços contemporâneos da indústria – no nível em que ela se encontra nos países capitalistas maduros – passam a ser exigidos; essa exigência choca-se contra a exigüidade inicial – uma razão estrutural – dos fundos disponíveis para a acumulação, que devem ser rateados entre a indústria propriamente dita e os serviços. A solução é encontrada fazendo os serviços crescerem horizontalmente, sem nenhuma capitalização, à base do concurso quase único da força de trabalho e do talento organizatório de milhares de pseudopequenos proprietários, que na verdade não estão mais que vendendo sua força de trabalho às unidades principais do sistema, mediadas por uma falsa propriedade que consiste numa operação de pôr fora dos custos internos de produção fabris a parcela correspondente aos serviços.[127]

A Lei do Desenvolvimento Desigual e Combinado cobrava presença ao ter que absorver as tecnologias relativamente avançadas nas indústrias. O país saltava etapas na industrialização ou no desenvolvimento capitalista; isto também ocorria no "setor de serviços". Mas esta possibilidade de passar por cima das fases intermediárias nunca se dá de forma absoluta; está sempre condicionada em última instância pela capacidade de assimilação econômica e cultural do país. Além disso, os países "atrasados" sempre rebaixam o valor das conquistas tomadas do estrangeiro ao incorporá-las a sua cultura. De modo que o processo de assimilação cobra caráter contraditório, na medida em que aproxima distintas fases de desenvolvimento econômico, tendendo a criar uma amálgama entre formas "arcaicas" e "modernas" de produzir.[128] Como expôs Francisco de Oliveira, no Brasil, este processo se deu através da manutenção, em um primeiro momento, de padrões pré-capitalistas de produção nos setores periféricos à indústria, ou seja, no "setor de serviços" e também no campo, como vimos no primeiro capítulo desta dissertação.

Outros aceleradores do crescimento quantitativo dos serviços eram as demandas nascidas devido à própria expansão industrial, que criava uma vasta gama de serviços espalhada pelas cidades, destinada ao abastecimento das populações dispersas: pequenas mercearias, bazares, lojas, oficinas de reparos e ateliês de serviços pessoais. Esses eram setores que funcionavam como satélites das populações nucleadas nos subúrbios e, portanto, atendiam uma população de baixo poder aquisitivo, e assim, os baixos salários dessa população determinavam o nível de ganho desses "pseudoproprietários"; na verdade, o baixo nível desses ganhos representava os custos de

---

[127] Francisco de OLIVEIRA. *op. cit.*, pp. 67 e 68.
[128] Cf, Leon TROTSKY. *Historia de la Revolucion Rusa* (tomo I). Colômbia: Editorial Pluma, 1982, p.5.

comercialização dos produtos industrializados e de produtos agropecuários que eram postos fora dos custos internos de produção e reforçavam a acumulação nas unidades centrais do sistema[129].

Nas condições concretas da expansão do capitalismo no Brasil, o crescimento industrial, pré década de 1930, se deu sob uma base de acumulação razoavelmente pobre e, conseqüentemente, não podia construir as infra-estruturas urbanas necessárias para uma expansão vigorosa. A contradição de, por um lado, não contar com um acúmulo capitalista que financiasse a implantação da infra-estrutura e, por outro, de necessitar do apoio de serviços urbanos, diferenciados e desligados das unidades fabris que sustentassem a continuidade da expansão industrial, foi resolvida utilizando-se dos excedentes de mão-de-obra, "reproduzindo nas cidades um tipo de crescimento horizontal, extensivo, de baixíssimo coeficiente de capitalização"[130]. Em poucas palavras, o fenômeno que existiu não foi de uma 'inchação' do terciário. O tamanho deste, numa economia como a brasileira, do ponto de vista de sua participação no emprego total, era uma questão estreitamente ligada à acumulação urbano-industrial que surgia. A aceleração do crescimento, cujo epicentro passava a ser a indústria, exigia, das cidades brasileiras – sede por excelência do novo ciclo de expansão –, infra-estrutura e requerimentos em serviços para os quais elas não estavam previamente dotadas. A intensidade do crescimento industrial não permitiu uma intensa e simultânea capitalização nos serviços, sob pena de esses concorrerem com a indústria propriamente dita pelos escassos fundos disponíveis para a acumulação capitalista. Tal contradição foi resolvida, em boa parte, mediante o crescimento não-capitalístico do setor Terciário"[131]. Desta forma, os serviços realizados à base de pura força de trabalho, que eram remunerados a níveis baixíssimo, transferiam, permanentemente, para as atividades econômicas de corte capitalista, uma fração de seu valor.

[129] Cf, Francisco de OLIVEIRA. *op. cit.*, p. 69.
[130] Ibidem, p. 55.
[131] Cf, Ibidem, pp. 56 e 57.

II. 7 – O crescimento ininterrupto do "setor de serviços".

A partir da década de 1940, momento em que ocorre o pico máximo de mudança estrutural no país - índice calculado por Régis Boneli e expresso na última coluna da tabela 12 - até o final da década de 1980, quando se define a crise do modelo desenvolvimentista, podemos perceber que em 40 anos, o setor industrial manteve um vigoroso crescimento de mais ou menos 15%, passando de cerca de 19% do PIB nacional para um pouco mais de 34%. No mesmo período, o setor terciário passava de 52% da renda do país para 56% um acréscimo de aproximadamente 5%. Diante da diferença entre estas taxas de crescimento, não poderia haver dúvidas sobre a dinâmica industrial, e a caracterização do período como de industrialização.

Tabela 12:

Brasil: participação dos macro-setores no PIB (1900/2000).

Ano	Participação dos setores no PIB (Em %, preços de 1949)			Índice de mudança estrutural[132] (%)
	Agropecuária	Indústria	Serviços	
1900	44,7	11,49	43,84	0,37
1910	39,73	13,08	47,19	0,11
1920	38,09	15,72	46,19	0,17
1930	35,77	14,81	49,41	0,62
1940	29,42	18,74	51,84	0,97
1950	22,42	25,64	51,94	0,50
1960	16,91	29,85	53,25	0,14
1970	14,27	32,52	53,22	0,30
1980	9,81	34,29	55,90	0,32
1990	10,54	29,97	59,49	0,08
2000	11,04	27,74	61,22	-

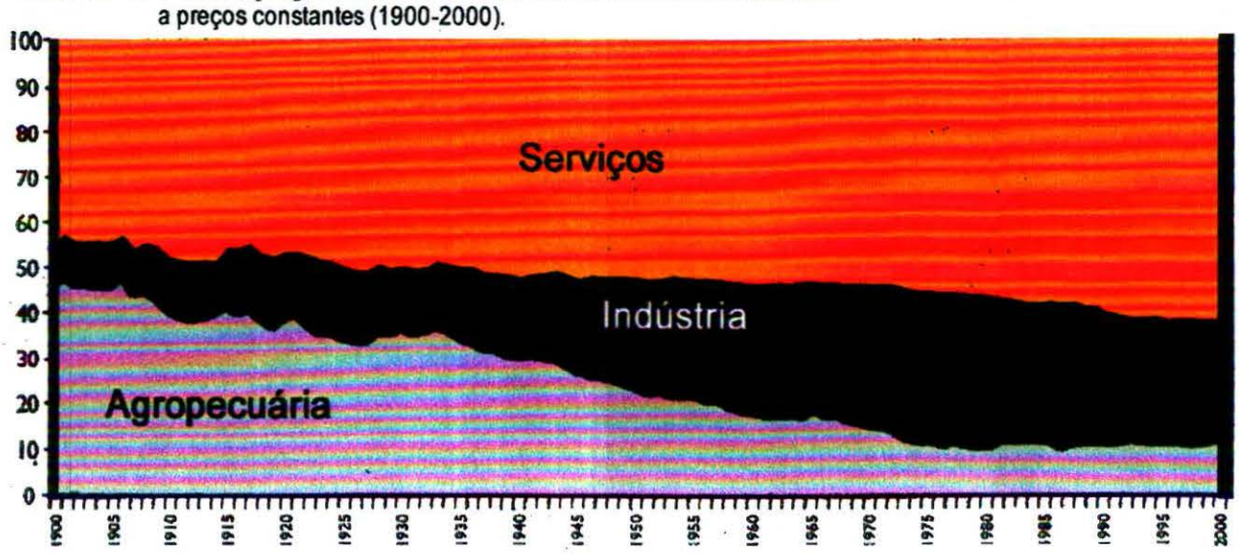
Fonte: Regis BONELI. *In*: Estatísticas do Século XX, IBGE, p.374.

Mas nas décadas seguintes afloraram os dados que, aparentemente fundamentavam um novo período, no qual a dinâmica econômica passava para o setor terciário. Assim, em 1980, o setor de serviços que participava com 56% da renda, foi acrescido em mais ou menos 5%, passando a 61%, enquanto a indústria perde seu dinamismo caindo 7% em sua participação na renda nacional, descendo do patamar de 34% para 27% do PIB. Aparentemente tudo certo, como dois e dois são quatro: a fase da industrialização é seguida da fase da terciarização da economia. Porém, se saímos

[132] O índice de mudança estrutural é dado pelas somas das diferenças entre as participações em dois anos delimitados de cada década consecutiva, elevada ao quadrado.

da cena, e olhamos a tabela 13 desde o início do século, ou a partir da década que se inicia em 1920, aparece um quadro interessante com os "serviços" partindo de uma porcentagem de 46,19%, ou seja, quase metade do PIB, perseguindo uma dinâmica inabalável de crescimento, como podemos ver com mais clareza no Gráfico 1.

Gráfico 1: Participação dos setores da economia no PIB.
a preços constantes (1900-2000).



Fonte: IBGE, *Estatísticas do Século XX*, 2003.

O quadro dinâmico apresentado pelo gráfico de participação dos macro-setores no PIB entre 1900 e 2000 é somente uma indicação do problema que estamos detectando: o nascimento e desenvolvimento dos "serviços" no Brasil, que estiveram ligados ao alvorecer das indústrias, fato negligenciado pelas análises baseadas na teoria da industrialização, que desconsideraram esta indicação. Desvio este que acabou por dificultar a visualização da imbricação atual entre os dois macro-setores, por não terem sido produzidos dados e análises sistemáticas sobre esta relação que se desenvolvia no país, particularmente sob o ponto de vista dos trabalhadores.

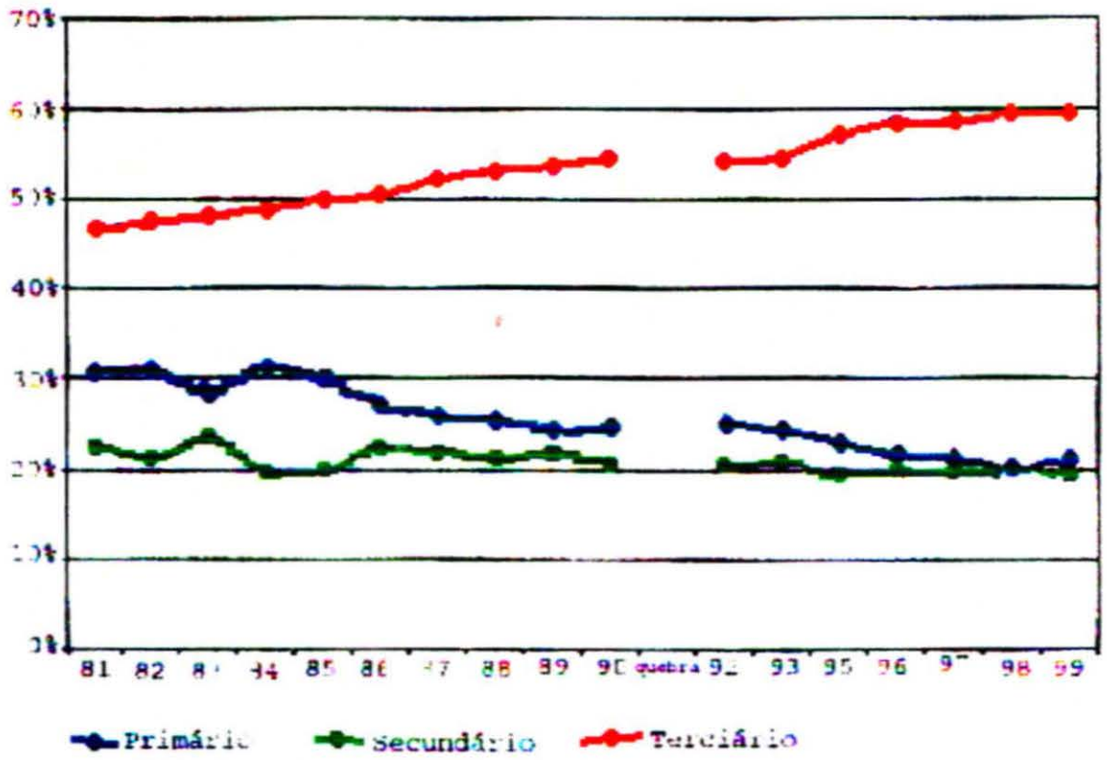
O estudo elaborado por José Celso Cardoso Jr.[133] confirma essa dinâmica de crescimento dos "serviços" sob o ponto de vista do emprego por macro-setor, demonstrando o crescimento no Brasil das ocupações nas atividades terciárias – comércio e serviço – que, quando comparadas com o total das ocupações, evoluíram de um patamar de cerca de 47% no ano de 1981 para quase 60% em 1999; enquanto a mão-de-obra no setor primário – agropecuária e extrativismo – declinou, no mesmo

[133] José Celso CARDOSO Jr. *op. cit.*, p. 19.

período , de aproximadamente 30% para um pouco mais de 20% e o segmento primário – indústria de transformação e construção civil – caiu de cerca de 23% para pouco mais de 20% (gráfico 2).

Gráfico 2:

Brasil: evolução do pessoal ocupado por setor de atividade (1981/1999)



Fonte: PNAD, IBGE (APUD – Cardoso 2001)
Obs: Os percentuais referem-se ao pessoal ocupado no total da economia

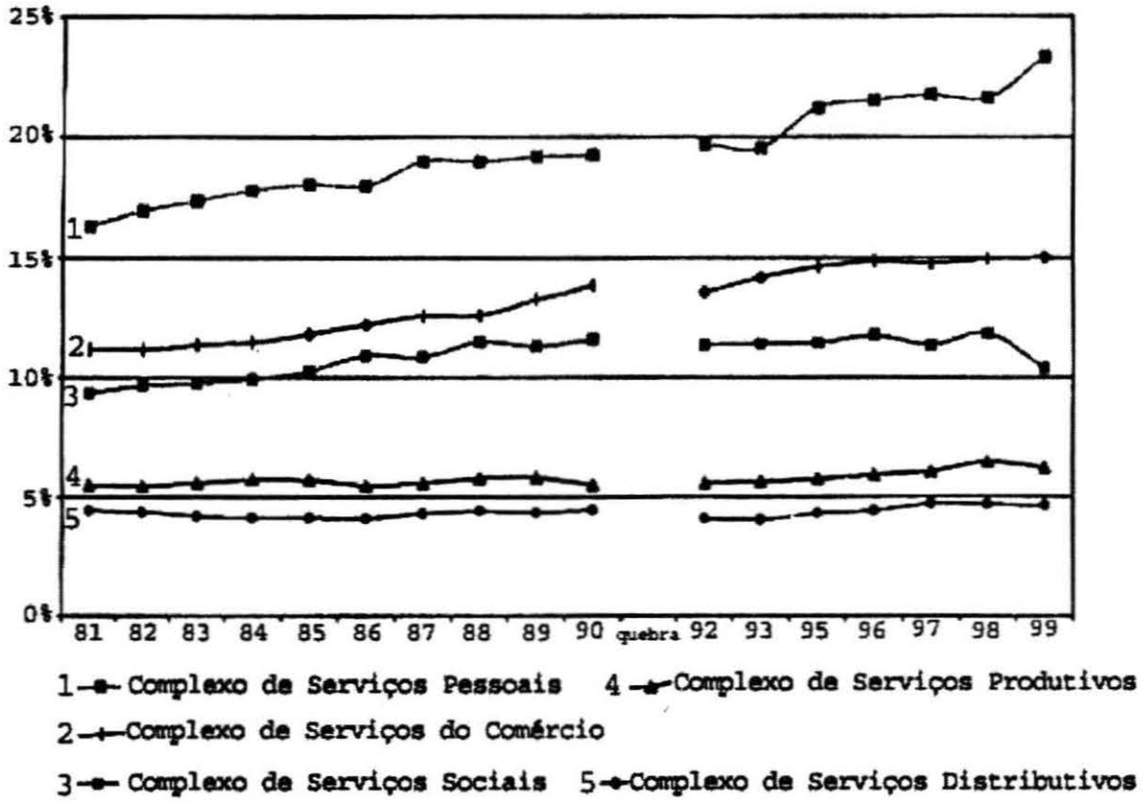
Estudando de forma desagregada os dados do setor terciário brasileiro (gráfico 3), o autor observa que os complexos associados ao circuito da produção – serviços produtivos, atividades financeiras e serviços distributivos, transporte e comunicação – foram os que menos cresceram no período sob foco, além de ser os que menos empregaram dentro do terciário, em torno de 10% do total, se considerados conjuntamente[134]. Por sua vez, o complexo de serviços sociais progrediu lentamente de aproximadamente 9% em 1981 até alcançar 12% em 1998, para cair abruptamente para 10,4% em 1999. Em contrapartida, as atividades do comércio e os serviços pessoais foram os mais dinâmicos na absorção de mão-de-obra, particularmente o complexo de serviços pessoais que

[134] Cf, Vlbidem, p. 21.

salta de 16% para um nível um pouco maior que 23%. "Ambos os complexos concentram atividades que podem ser classificadas como pertencente ao circuito da circulação de bens e serviços da economia, cujo emprego está fortemente associado às condições de oferta de força de trabalho, ao contrário dos serviços produtivos e distributivos, que possuem uma dinâmica de geração de postos de trabalho ligada mais estreitamente às condições de demandas por trabalho" [135].

Gráfico 3:

Brasil: evolução do pessoal ocupado por complexos do terciário (1981/1999)



Fonte: PNAD, IBGE (APUD – Cardoso 2001)
Obs.: Os percentuais referem-se ao pessoal ocupado no total da economia

O estudo de Hildete Pereira de Melo, utilizando informações da Pesquisa Nacional de Amostragem Domiciliar (PNAD/IBGE) para o período de 1970 a 1995 concluiu que o setor de serviços apresentou a maior contribuição, absoluta e relativa, ao aumento de postos de trabalho. E de maneira geral, esta expansão esteve concentrada em atividades caracterizadas pela baixa qualidade dos

[135] Ibidem, p. 22.

postos de trabalho.[136] Soma-se a esta dinâmica as conseqüências do colapso no padrão de crescimento desenvolvimentista brasileiro, ocorrido nas últimas duas décadas do século passado; iniciando-se uma prolongada orientação macroeconômica restritiva à produção e agregada a ela, uma política de desestruturação do mercado de trabalho, já carente de mecanismos de proteção social e excedente em mão-de-obra, gerando um crescimento vertiginoso do setor informal[137] da economia, ou seja, de atividades geradas no comércio de ambulantes e nos serviços pessoais.[138]

O paralelismo entre os dados da participação no PIB e evolução de pessoal ocupado no setor de serviços, no qual os dois conjuntos de informações seguem o mesmo padrão de crescimento, são apenas indicações da necessidade de um estudo sistemático em relação a este setor. Ademais, sem sombra de dúvidas, o mecanismo de desenvolvimento apresentado em ambos os casos demonstram a existência de profundas conseqüências espaciais no que tange à distribuição do trabalho no país. Mas por si só estes dados são insuficientes para o aprofundamento da complexidade do mercado de trabalho atual, necessitando-se de estudos sistemáticos internos ao macro-setor e também da dialética presente no relacionamento destas partes com a totalidade do mundo do trabalho. Um trabalho de decupagem e qualificação do Macro-Setor de Serviços; esta é uma escala de abrangência que foge do escopo que estamos focalizando esta dissertação, neste sentido elencamos algumas áreas ou campos de investigação que, nos servirão como referência para a análise da categoria metroviária. A necessidade de aprofundamento destes assuntos é parte de nossa proposta de continuidade de estudos em outro nível.

II.7.1 – Concentração de mão-de-obra e centralização de capital: extremos estruturalmente opostos.

Os dados de participação percentual no PIB e evolução de pessoal ocupado no macro-setor embutem uma das contradições mais importantes em relação ao desenvolvimento do mundo do trabalho em serviços no país: a extrema heterogeneidade interna ao macro-setor existindo um pólo extensivo em mão-de-obra e outro extensivo em capital, evidenciando em uma ponta um espaço muito próximo ao do "proletariado" clássico no sentido daqueles que ganham apenas o suficiente para reproduzir a família ou a sua prole e, por esse motivo, vivem e desenvolvem a periferia carente; e em outra ponta a classe média alta muito próxima ideologicamente a "pequena burguesia" clássica, que

[136] Cf, Hildete Pereira de MELO. *O Setor de Serviços no Brasil: uma visão global – 1985/95*. Rio de Janeiro: IPEA, 1998.
[137] Cf, Informalidade - "A noção de informalidade surgiu na década de 1960 a propósito dos problemas ligados à incorporação produtiva de crescentes contingentes de trabalhadores que se deslocavam para as cidades em todo o mundo subdesenvolvido". (Luiz Antonio MACHADO da SILVA, 2003, p. 145).
[138] Cf, Ibidem, p. 17.

ganham bastante bem para reproduzir sua família e seu modo de vida, vivendo em "enclaves urbanos" com "polícias privadas" nas esquinas ou construindo sua "periferia fantástica". Vamos estudar esta estrutura no caso dos trabalhadores do Metrô.

O gráfico 4 [139] expõe a participação dos segmentos de Serviços Não Financeiros no Brasil[140], no ano de 2001, em relação à receita, número de empresas e quantidade de pessoas ocupadas. Nele está exemplificada esta imensa desigualdade interna ao macro-setor: numa extremidade se encontram os Serviços Prestados às Famílias (alojamento, alimentação, serviços de manutenção e reparação, serviços recreativos e culturais e serviços pessoais) que se desenvolvem em condições de grande oferta de força de trabalho, sendo um dos subsetores de serviço mais extensivos em mão-de-obra. Apresentando 30% do total de empregados, mas participando com apenas 11,6% da receita do macro-setor. Desta forma "serviços prestados às famílias apresentaram a menor produtividade e a menor remuneração comparativamente aos valores registrados nos outros grupos, a saber: R$ 15 mil de produtividade, e 1,8 salário mínimo por pessoa ocupada"[141]. Na outra ponta, estão os Serviços de Informação (telecomunicações, atividades de informática e serviços audiovisuais), que vicejam em condições de forte demanda por trabalho, ocupando apenas 6,6% de postos de trabalho, mas abocanhando 31,4% da receita total do macro-setor. As pessoas que trabalharam em atividade de serviços de informação, receberam em média 9,8 salários mínimos mensais, evidenciando uma grande centralização de capital.

---

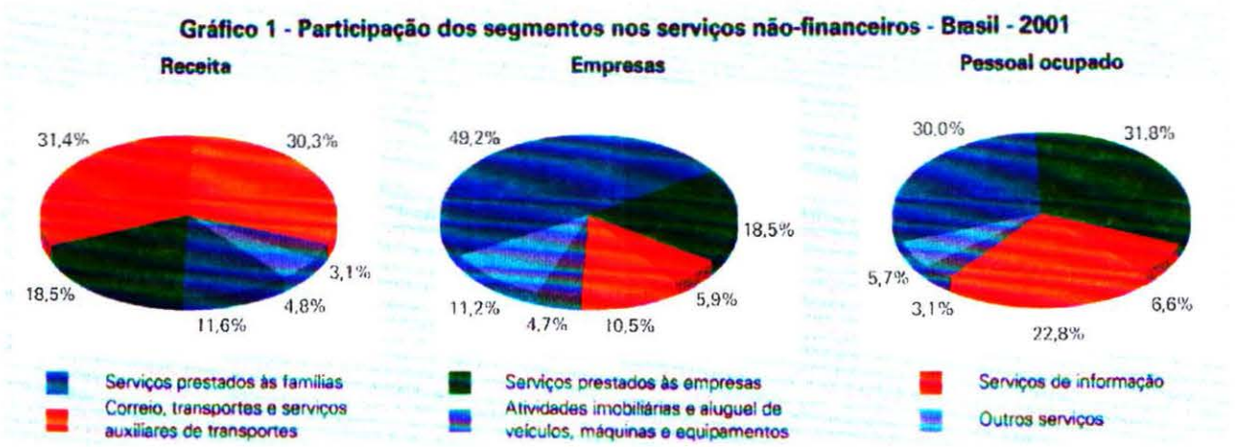
[139] A categoria "serviços financeiros" não consta do gráfico, mas é sem dúvida uma das mais importantes da economia na atual fase de "financeirização da economia" (François CHESNAIS, 1996).

[140] Serviços prestados às famílias (Alojamento, alimentação, serviços de manutenção e reparação, serviços recreativos e culturais e serviços pessoais); Serviços prestados às empresas (técnico-profissionais; seleção e locação de mão-de-obra, serviços de investigação, vigilância e segurança e serviços de limpeza em prédios e domicílios); Serviços de informação (telecomunicações, atividades de informática e serviços audiovisuais); Correio, transportes e serviços auxiliares (correio, transporte rodoviário, transporte ferroviário/metroviário, transporte aquaviário, transporte aéreo e serviços auxiliares); Atividades imobiliárias e aluguel de veículos, máquinas e equipamentos (incorporação, compra e venda de imóveis; administração, corretagem e aluguel de imóveis e aluguel de veículos, máquinas e objetos pessoais e domésticos) e Outros serviços (serviços auxiliares financeiros, representantes comerciais e agentes do comércio e outras atividades de serviços)

[141] IBGE. *Pesquisa Anual de Serviços – PAS/2001*, Volume 3. Rio de Janeiro: IBGE, 2003. p. 22.

Gráfico 4:

Brasil: participação dos segmentos nos serviços não-financeiros (2001).



Fonte: IBGE, Pesquisa Anual de Serviços (PAS).

O gráfico 4 também coloca a possibilidade de o "primo pobre" dos serviços apresentar um padrão de expansão também espacialmente horizontalizado, quando notamos que se apresenta organizado em quase metade das empresas, enquanto o "primo rico" aparece de maneira concentrada em apenas 5,9% das empresas do setor.

II.7.2- Serviços produtivos e os improdutivos: extremos historicamente opostos.

Outro problema a se destacar é a dinâmica dos Serviços Prestados às Empresas técnico-profissionais; seleção e locação de mão-de-obra, serviços de investigação, vigilância e segurança e serviços de limpeza em prédios; que por um lado também congrega em seu interior uma heterogeneidade grande de funções, com padrões de desenvolvimento díspares, tais como serviços técnicos exigentes de grande qualificação profissional e por isso com potencialidade de agregar valor ao produto final; e serviços de limpeza e segurança, em geral, de baixa qualificação e precarizado enquanto forma de trabalho (esta característica também será abordada no próximo capítulo).

Além desta complexificação, este segmento do macro-setor de serviços merece um estudo específico devido à fronteira completamente fluida que faz com o setor industrial. Os Serviços Prestados às Empresas cresceram, ao compasso da redução dos postos de trabalho no setor secundário/industrial da economia, fazendo parte da estratégia econômica de "pôr para fora da indústria os custos de produção" e da política, também estratégica, de fracionamento da classe

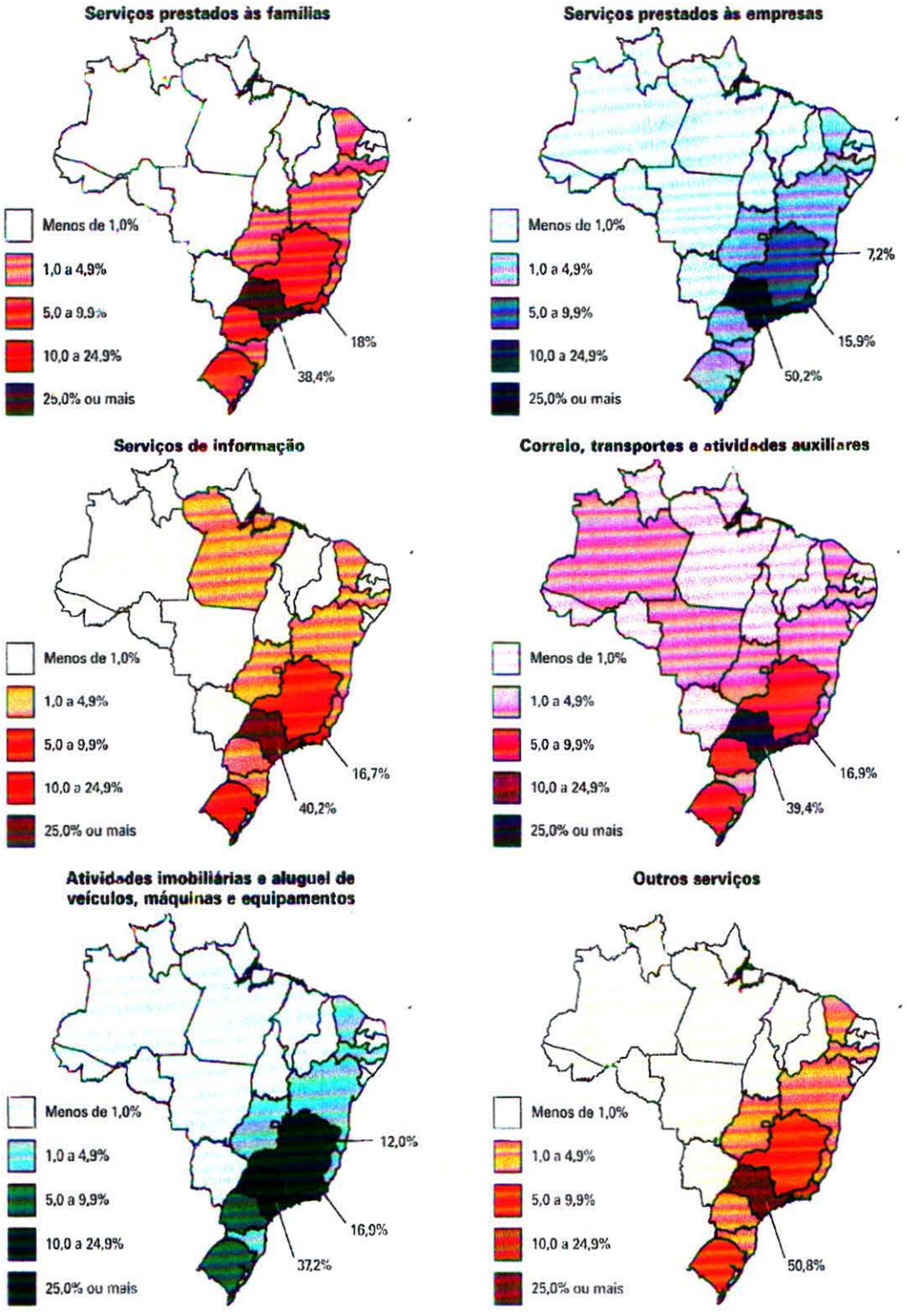
trabalhadora. Esta parte da produção de serviços possui características de corte claramente capitalista, com seus trabalhadores produzindo mais-valia, ou seja, capital que entra diretamente no circuito da produção deste sistema. Por outro lado, no outro extremo da fronteira deste segmento, se encontra o Sub-Setor Informal – que não consta na classificação da PAS – que é estrutural e historicamente oposto àquele, ou seja, o trabalho artesanal e os trabalhos ainda em fase de subsunção formal ao capital, que entram no processo de produção capitalista seguindo em boa medida o modelo de Francisco de Oliveira, exposto nesta dissertação, segundo o qual ocorre um crescimento horizontalizado e de baixa capitalização.

II.7.3 - Seletividade, concentração e desigualdade espaciais.

Como vimos acima, existe a hipótese de haver dispersão de um pólo de serviços mais extensivo em mão-de-obra e concentração do lado intensivo, evidenciado pela quantidade de empresas em cada segmento apresentado. Esta possibilidade de concentração/dispersão está localizada na escala da região, mas existe outra dimensão de fundamental importância para a compreensão da dinâmica do mundo do trabalho "moderno": a escala da nação. Neste nível de abordagem o problema a se destacar é em relação à distribuição geográfica dos trabalhos em serviços no país, que aparentemente reproduz a seletividade e a desigualdade espacial que se desenvolveu historicamente no país; o que nos faz supor que este campo da atividade laboral, na forma que está se estruturando no Brasil, reproduz o esquema de concentração de renda e de fragmentação nacional.

Mapa 3:

Participação dos estados na receita bruta de serviços (2001).



Fonte: IBGE, Pesquisa Anual de Serviços –2001.

As empresas das atividades de serviços cobertas pela PAS-2001 estavam localizadas principalmente na Região Sudeste, onde ocorre a maior concentração econômica e demográfica no país, sendo responsáveis por 67,2% do total de receita bruta registrado na pesquisa[142], ademais todos os grupos de atividades analisados obtiveram mais da metade de sua receita bruta de serviços nesta região. Como está evidenciado no mapa 1, as empresas que atuam em São Paulo foram responsáveis por 50,2% da receita bruta gerada no país no grupo dos serviços prestados às empresas; 40,2% no grupo dos serviços de informação; 39,4% no de correio e transportes; 38,4% no de serviços prestados às famílias; 37,2% no de atividades imobiliárias; e 50,8% no de outros serviços.

Sem entrar na discussão sobre a "desconcentração industrial" vivida pela Região Metropolitana de São Paulo, (RMSP)[143] que vem perdendo postos de trabalho para o interior do Estado, percebemos que, de maneira geral, se confirma o crescimento do setor de serviços e o processo de centralização destas atividades na região. Por exemplo, o complexo de serviços pessoais apresentou uma taxa de crescimento de 87%, no período entre 1981 e 1999, ocupando 1.744.947 trabalhadores; ultrapassando, neste quesito, o complexo da indústria de transformação, que amargou a impressionante perda de 27% no número de trabalhadores empregados neste macro-setor de atividades, que muito provavelmente migraram para o sub-setor dos serviços produtivos que apresentou um crescimento no período de 141%, como podemos observar na tabela 13.

Tabela 13:

RMSP: pessoal ocupado por setor de atividade (1981 e 1999).

Setor de atividade	1981 (x 1000)	Setor/total (%)	1999 (x 1000)	Setor/total (%)	Crescimento (%)
Indústria de transformação	1.860	37	1.350	20	-27
Indústria de construção	370	7	455	7	23
Comércio de Mercadoria	701	14	1.194	18	70
Serviço pessoal	936	19	1.745	26	87
Serviço produtivo	242	5	584	9	141
Serviço distributivo	258	5	410	6	59
Serviço social	410	8	803	12	96
Administração Pública	179	4	244	4	24
Total	4.974	100	6.786	100	-

Fonte: PNAD

[142] Cf, IBGE. *op. cit.*, p. 29.

[143] A pesquisa Origem-Destino (OD) realizada na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) em 1987 confirma a ascensão do setor de serviços nos grandes centros. Em 1987 os empregos no setor industrial perfaziam 28,70% do total enquanto os serviços já atingiam 50,90%. Os dados de 1997 corroboram esta dinâmica, com a redução dos empregos industriais para 16,34% e o crescimento dos serviços que alcançaram 55,62% do emprego total.

No município de São Paulo, território onde se desenvolve o trabalho metroviário que trataremos mais especificamente no próximo capítulo desta dissertação, em geral a dinâmica também é muito parecida com a apresentada na RMSP, como podemos verificar pela tabela 14.

Tabela 14:

Município de São Paulo:

evolução do emprego por macro-setor de atividade (1985-2002).

(%)

Setor	1985	1990	1995	2000	2002
Indústria	33,5	36,5	27,2	21,6	19,8
Comércio	17,1	18,3	18,5	17,9	17,7
Serviços	35,6	34,7	42,0	46,9	48,7
Outros	13,8	10,5	12,3	13,6	13,8

Fonte de referência: Lea Francisconi[144] (tabela modificada pelo autor).

II.7.4 - Os "serviços públicos" e o Estado.

Em 1991 teve início o Programa Nacional de Desestatização (PND)[145] com a venda para o setor privado de duas siderúrgicas (Usiminas e Cosinor) e da Mafersa (empresa produtora de produtos metroferroviários). Aloysio Biondi resumia da seguinte forma a privatização brasileira[146]:

> O governo financia a compra no leilão, vende "moedas podres" a longo prazo e ainda financia os investimentos que os "compradores" precisam fazer. E, para aumentar os lucros dos futuros "compradores" o governo "engole" dívidas bilionárias, demite funcionários, investe maciçamente e até aumenta tarifa e preços antes da privatização (...) Um negócio da China para os compradores, mas péssimo par ao Brasil[147].

Ao final da privatização do setor produtivo, a desestatização de serviços públicos passou a ser prioritária e a merecer destaque entre os objetivos do PND. Neste sentido, foi fundamental a aprovação da Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, que definiu o novo regime de concessão e permissão de serviços públicos, aplicável aos setores de energia elétrica e de transportes. Estes

---

[144] Lea FRANCISCONI. Trabalho e indústria em São Paulo, p.126. *In*: Ana Fani Alessandri CARLOS e Ariovaldo Umbelino de OLIVEIRA (org), Geografias de São Paulo: representação e crise da Metrópole, vol. 1. São Paulo: Contexto, 2004.

[145] Cf, BNDES. *Programa Nacional de Desestatização: relatório de atividades 1995.* Rio de Janeiro: BNDES/FINAME/BNDESPAR, 1995.

[146] Para maiores detalhes sobre a desnacionalização no Brasil consultar: Reinaldo GONÇALVES/1999, Ivo Lesbaupin Adhemar MINEIRO/2002 e Antônio Corrêa de LACERDA/2000, entre outros.

[147] Aloysio BIONDI. *O Brasil Privatizado (edição especial).* São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001, pp. 25 a 27.

últimos envolvendo os sistemas rodoviário, ferroviário e portuário. Inaugurava-se uma nova fase de privatização que, segundo o Relatório de Atividades de 1995, apresentava maior complexidade do que a venda das empresas produtivas[148], mas fazendo parte do mesmo projeto de desestatização, como podemos comprovar pela citação:

> O encerramento do primeiro ciclo do PND corresponde à desestatização de empresas do setor produtivo da economia. Em 1996 deve-se continuar e aprofundar as ações decididas pelo Conselho Nacional de Desestatização, envolvendo as seguintes diretrizes:
>
> - Desenvolvimento do segundo ciclo do Programa, correspondente à privatização da infra-estrutura de serviços públicos na órbita do governo federal, envolvendo licitação de concessão e, em muitos casos venda de ativos;
> - O terceiro ciclo do Programa envolverá o incentivo a estados e municípios a buscarem parcerias com o setor privado, através de venda de ativos e/ou de concessões de serviços públicos sob sua responsabilidade[149].

Neste mesmo período surge o livro de Bresser Pereira propondo uma reforma do aparelho do Estado brasileiro, teorizando a existência de quatro setores dentro do Estado: 1 - o núcleo estratégico, 2 - as atividades exclusivas do Estado, 3 - a produção de bens e serviços para o mercado, e 4 - os serviços não-exclusivos ou competitivos[150]. Pela proposta, os dois primeiros setores permaneceriam no âmbito do Estado. Porém, para o setor de bens e serviços para o mercado, pressupondo-se que as empresas seriam mais eficientes se controladas pelo mercado e administradas privadamente, a orientação era que a produção deveria ser em princípio realizada pelo setor privado, nos moldes do programa de privatização que estava em curso.

Mas o interessante para o nosso tema de estudo é a concepção do autor, segundo a qual no capitalismo contemporâneo as formas de propriedade relevantes não eram apenas duas – a privada e a pública -, mas comportava uma terceira espécie: a propriedade pública não-estatal. Desta maneira a privatização seria uma alternativa adequada, quando a instituição pode gerar todas suas receitas da venda de seus produtos e serviços. Quando isso não acontecia se abriria o espaço para o público não-estatal que, segundo o autor, podia facilitar novas formas de parcerias. Assim para o setor não-exclusivo de Estado, a propriedade deveria ser em princípio pública não-estatal, ou nas palavras de Bresser Pereira:

---

[148] Cf, BNDES. *op. cit.*, p. 7.
[149] BNDES. *op. cit.*, p. 41.
[150] Cf, Luiz Carlos BRESSER PEREIRA. *Crise Econômica e Reforma do Estado no Brasil: para uma nova interpretação da América Latina*. Tradução de Ricardo Ribeiro e Martha Jalkauska. São Paulo: Editora 34, 1996, p. 283.

> Não deve ser estatal porque não envolve o uso do poder de Estado. E não deve ser privada porque pressupõe transferências do Estado. Deve ser pública para justificar subsídios recebidos do Estado (...) O controle do mercado será materializado na cobrança dos serviços.[151]

Esta fórmula bastante perspicaz se encaixa perfeitamente para os serviços de consumo coletivo, necessários e básicos para o atendimento da população que paga impostos. Esses serviços são consagrados pela constituição como dever do Estado e, como veremos no caso do Metrô, que levará a transformação do usuário em cliente. Coaduna-se também às diretrizes apontadas para o segundo e terceiro ciclos do PND e expressa se uma visão de mundo, como podemos perceber na citação seguinte:

> Esta política está de acordo com a concepção de que o Estado moderno, que prevalecerá no século XXI, não será nem o Estado liberal, que se aproxima do mínimo, do século XIX, nem o Estado executor do século XX: deverá ser um Estado regulador e transferidor de recursos, que garante o financiamento a fundo perdido das atividades que o mercado não tem condições de realizar.[152]

Como veremos no próximo capítulo, esta concepção se consolidará, se transformará em projeto de lei e terá profundo impacto sobre os trabalhadores metroviários.

[151] Ibidem, p. 286.
[152] Ibidem, p. 285.

Capítulo III

Os serviços na RMSP: o caso dos metroviários.

"Descendo a Praça da Sé, no centro de São Paulo, o citadino pode ter acesso à estação do Metrô. No meio de um espaço tumultuado por todos os gritos, históricos, das manifestações públicas, pela voz dos cantores e dos vendedores ambulantes, pode perder a entrada, um pouco escondida sob a Catedral da Sé. Mas logo a escada rolante, saindo da praça, o leva para outro espaço: o 'espaço' do Metrô".

Alice Itani, 1997.

> Introduzindo o bilhete, o citadino se torna passageiro (que) vê neste serviço de transporte coletivo a possibilidade de se deslocar rapidamente (...) Mas, perdido no espaço metálico, já esqueceu o longo debate que se fez presente na vida paulistana durante muito tempo em torno da instalação do Metrô. Os fatos caíram no esquecimento da memória coletiva. No entanto, se a história do metrô é como tantas outras, ela é singular para os que a fizeram e notadamente para os metroviários que a contam. [1]

Nesta parte final de nossa pesquisa abordaremos a territorialização e a espacialização do trabalho metroviário sob a ótica do trabalhador. Para tanto, partimos da compreensão de que as classes nunca estão prontas, acabadas, ou seja, com sua feição definitiva. Elas continuam a sofrer transformações [2]. Seguiremos, assim, a lógica do movimento dialético aonde no vir a ser social, tanto as determinações inerentes à categoria profissional em foco, quanto às externas a ela, entram permanentemente em choque entre si, determinando estas transformações. Em um primeiro momento as mudanças são quantitativas, mas, a depender do rearranjo das determinações e da escala em que as observamos, podem tornar-se qualitativas, mudando, assim, o próprio caráter da "classe".

As problematizações que perseguiremos ao longo deste estudo têm a ver com estas mudanças, quantitativas e qualitativas, no "mundo do trabalho metroviário". No decorrer desta análise exploraremos, como característica estrutural, a possibilidade da existência de uma dupla dimensão – escala ou nível – do trabalho para o trabalhador: a territorialização do trabalho enquanto função ocupacional e a sua espacialização como qualificação profissional.

A primeira é a territorialização do trabalho: o movimento do trabalho concreto, ou seja, do saber do trabalhador que, associado à técnica material, repassa a feição do tempo presente para o ambiente, transformando-o, imprimindo a digital do trabalhador ao espaço social. É o fazer-se que se institucionaliza e, por isso nos remete a um tempo pretérito; é o trabalho morto que vai se cristalizando no território. Aqui é necessário registrar a diferença entre território e territorialização: o primeiro como resultado e o segundo como processo. Esta é a escala do indivíduo, a dimensão do trabalho concreto com característica funcional e produtor de valor de uso. Onde ocorre a individualização inicial do trabalhador na configuração de um território específico de trabalho e uma identificação coletiva somente com aqueles que têm a mesma função e que ocupam uma posição

---

[1] Alice ITANI. *Subterrâneos do Trabalho: Imaginário Tecnológico no Cotidiano.* São Paulo: Hucitec/FAPESP, 1997, pp.23.e 24.
[2] Eric J. HOBSBAWM. *op cit,* 2000, p.279.

contígua a ele. Assim temos os funcionários da manutenção, da administração, da segurança, das estações, os operadores de trem, os operadores do Centro de Controle Operacional (CCO), o pessoal da expansão; mudando a escala, perceberemos nuanças no interior de cada setor. Nesta dimensão opera com mais violência a "divisão funcional do trabalho", e é nela que atuam as forças do capital, valendo-se desta segmentação social – imposta ao conjunto das sociedades em um "passado remoto" – para manter, ou melhor, para acirrar esta fragmentação de acordo com suas necessidades. Utilizam para este fim dos privilégios de compradoras da força de trabalho, de normatizadoras jurídicas da produção, aproveitando-se de características que parecem naturais às funções como, por exemplo, a questão do uniforme, dos benefícios conquistados e diferenciados, salários, "vantagens", estrutura de trabalho, restaurante – no Metrô era dividido formalmente, agora a divisão é pela característica: por peso, preço, ambiente, etc., – ideologias, festas, escalas, horários de trabalho, formas de organização social e política etc.

A função ocupacional, neste sentido, é hierárquica e ideológica; comporta os títulos e denomina as funções. O corpo dirigente da empresa as alimenta de preconceitos através dos privilégios, que são completamente diferentes dos direitos conquistados coletivamente. Neste micro-universo a maioria bate cartão, poucos não o fazem; entre aqueles uns têm horários rígidos sob pena de punição, outros não; alguns têm direito a estacionamento em áreas reservadas, a maioria não o tem; muito poucos desfrutam de carros da companhia, outros nem pensar. Esta "divisão funcional do trabalho" acompanhará, como uma sombra ao corpo, toda a vida do metroviário e estará na base do mapeamento das lutas. Onde poderemos identificar os setores considerados de "vanguarda" na categoria; os que mais participam das assembléias e das atividades político-sindicais: aqueles que devido a sua função têm maiores preocupações coletivas e outros que devido a sua estrutura de trabalho estão mais sujeitos às pressões da hierarquia sobrejacente. Neste nível observaremos as formas de luta necessariamente diferenciadas: a tirada do uniforme na operação, o uso braçal para o corpo de segurança, as setoriais massivas nas áreas fixas da manutenção, etc.

A segunda dimensão deste mesmo movimento do fazer-se metroviário é a espacialização do trabalho abstrato, a relação do trabalhador com o trabalho no sentido coletivo. Neste caso, o trabalho é o produtor de um serviço cuja constituição não é a simples somatória de trabalhos individuais, mas sim do trabalho coletivo e sincronizado, produtor do valor de troca, possuidor de uma intencionalidade e de um signo, como sistematiza Alice Itani:

> A possibilidade de construir uma profissionalidade demanda agora outros esforços, tais como o de desenvolver uma nova forma de concretizar a imagem como produtor. No espaço do metrô paulistano, o título criado é marcante: metroviário. O título não possui nenhuma relação hierárquica na escala social. As funções que recobrem esse termo não possuem correspondência no mercado de trabalho.[3]

É o vir a ser do trabalho propriamente dito, a qualificação profissional, um título sem hierarquia interna, mas que induz a uma localização específica dentro do mundo do trabalho. Uma perspectiva que não se conclui, porque ao fazê-lo já se transmutou. É uma realidade fugaz, como disse Milton Santos[4], porque está sempre se desfazendo para voltar a fazer-se. Por ser um devir, remete ao futuro, mas um futuro próximo, um espaço etéreo na fronteira do presente, onde estão localizados os conjuntos das determinações; ou o meio do trabalho, não somente do objeto de estudo em foco, mas a totalidade dos termos do que poderíamos chamar realidade ou espaço concreto. A "totalidade concreta", tal como denominou Milton Santos[5], onde a ordem buscada não é aquela com a qual organizo as coisas na minha mente, mas a ordem que as coisas têm por si. Não há totalidade estática, mas apenas totalidade em movimento, num incessante processo de totalização.

> Assim, toda totalidade é incompleta, porque está sempre buscando totalizar-se. Não é isso mesmo o que vemos na cidade, no campo, ou em qualquer outro recorte geográfico? Tal evolução retrata o movimento permanente que interessa à análise geográfica: a totalização já perfeita representada pela paisagem e pela configuração territorial e a totalização que está se fazendo, significada pelo que chamamos de espaço. [6]

Esta "totalização que está se fazendo", na escala de nosso estudo representa a dimensão do trabalho metroviário em si, onde opera a divisão social do trabalho; a separação corporativa enquanto "categoria profissional", que produz uma viagem com as características particulares, que exige para sua materialização uma história locacional própria – por exemplo, a decisão de implantar o metrô em seu *estado de arte* que, se tivesse sido outra certamente não produziria esta viagem específica – e uma sincronicidade entre os trabalhos individuais, transformando-os em um corpo coletivo, como explicitava Karl Marx:

---

[3] Alice ITANI. *op.cit.*, p. 202.
[4] Cf, Milton SANTOS. *op cit,* 2002, p.119.
[5] Ibidem, p.117.
[6] Ibidem, p.119.

> A capacidade de trabalho socialmente combinada realiza-se materialmente e de maneira direta no produto total que simultaneamente, é uma massa total de mercadorias e aqui é absolutamente indiferente que a função deste ou daquele trabalhador, mero elo deste trabalhador coletivo, esteja mais próxima ou mais distante do trabalho manual direto.[7]

O trabalhador coletivo é a outra face da "construção do caráter" do trabalhador metroviário que se expressa, sobretudo, no aspecto dilatado da experiência emocional, realçada pelos laços de companheirismo e compromisso comum, pela busca de objetivos mútuos em longo prazo, ou pela "prática de adiar a satisfação em troca de um fim futuro"[8]. Neste nível, encontram-se as lutas, conquistas e derrotas coletivas, que irão consolidando a unidade dentro da diversidade funcional existente. Nesta dimensão não basta observarmos somente a "vanguarda" da luta, é necessário olhar a totalidade em movimento, desde seus estratos superiores até o chão das oficinas; perceber os interesses contraditórios e a forma de organização da qual eles se dotam.

Esses dois níveis do fazer-se metroviário, a territorialização da função ocupacional hierárquica e a espacialização da qualificação profissional enquanto categoria de trabalho, na qual "não importa se a função está mais próxima ou mais distante do trabalho manual direto" ocorrem ao mesmo tempo no espaço; um não existe sem o outro, formam um par dialético. Em outras palavras, devemos distinguir a totalidade produzida no território e a totalidade em produção no espaço, mas as duas convivem no mesmo momento e nos mesmos lugares. Esta dupla dimensão do fazer-se do trabalho metroviário será analisada par e passo às mudanças ocorridas na "categoria", às quais proporemos uma decupagem em duas "fases", somente como recurso analítico, sem pretensão de estabelecer uma periodização sistematizada, como exporemos nas próximas páginas. As bases de pesquisa que utilizaremos será a "Tabela de Eventos Notáveis", publicada pela Companhia do Metropolitano, os jornais e boletins editados pelas organizações de classe dos metroviários e entrevistas realizadas pelo Departamento Intersindical de Estudos e Pesquisas de Saúde e dos Ambientes de Trabalho[9] (DIESAT), Itani , pelos jornais do Sindicato dos Metroviários e pelo autor deste estudo.

---

[7] MARX, *op cit*, s.d, p.110.

[8] Richard SENNETT. *A Corrosão do Caráter: Conseqüências Pessoais do Trabalho no Novo Capitalismo*. Tradução de Marcos Santarrita, 6ª ed., Rio de Janeiro: Record, 2002, p.10.

[9] Por força de acordo coletivo complementar celebrado entre o Sindicato dos Metroviários e a Cia. Do Metrô assinado em 09/07/85; no segundo semestre de 1985 foi realizada uma pesquisa elaborada pelo Departamento Intersindical de Estudos e Pesquisas de Saúde e dos Ambientes de Trabalho (DIESAT) entre os funcionários da então OPM – operação e movimento – mais precisamente entre os trabalhadores do movimento. A pesquisa redundou num relatório que foi apresentado ao Sindicato no ano de 1986.

Aqui gostaríamos de realçar um dos centros metodológicas que embalam esta pesquisa: o fato dos trabalhadores e do trabalho propriamente dito serem absolutamente "esquecidos" quando se trata da análise da conformação dessas empresas produtoras dos serviços urbanos, como o Metrô. Para nós, a comprovação cabal desta afirmação é exatamente o quadro apresentado pela empresa sobre eventos notáveis, no qual estes não estão presentes. Tudo aparece como um passe de mágica, é a dialética da cena sem personagem; nela homens e mulheres não existem como portadores de ação e reflexão. Contudo são as coisas e fatos, ou seja, o território e o espaço produzido fundamentalmente por essas pessoas que fazem parte das condições objetivas dos fenômenos sociais. Nos resultados da produção também as esperanças e as expectativas dos que operam as máquinas ficam ocultos, da mesma forma, seus esforços e os saberes que produzem[10] são apagados da história para que os trabalhadores não tenham memória e desta forma não possam produzir o seu próprio futuro.

III.1 – O fazer-se metroviário (1966 a 1988).

O primeiro movimento desta parte da pesquisa, como não poderia deixar de ser, se debruçará sobre o ato instituinte do trabalhador metroviário, uma categoria profissional historicamente nova; não existente no Brasil como coletivo social ou institucional até o momento do aparecimento do Metrô na realidade urbana de São Paulo, em 1966. Faz sentido, pois, delinearmos sua emergência enquanto classe. Neste começo, será imprescindível nos remetermos a contextualização histórica e geográfica – meio geográfico do trabalho tratado no capítulo 2 desta dissertação – que redundou nas tomadas de decisões políticas, locacionais e tecnológicas[11], as quais acabaram por levar o Metrô a cumprir um papel de serviço moderno de transporte urbano, que se refletiu, inclusive, em outros âmbitos, tais como engenharia de tráfego e civil, urbanismo e arquitetura, etc., de se transformar em pólo de absorção e desenvolvimento de competência tecnológica[12] e de propiciar o aparecimento de um setor de trabalhadores, que se tornou parte de uma nova e complexa mão-de-obra, que surgia no Brasil, num período em que as transformações no mundo do trabalho começavam a aturdir as mentes das pessoas nos países possuidores de tecnologia avançada.

---

[10] Cf, Alice ITANI. *op. cit.*, p. 46.
[11] Na década de 70 ocorrem profundas mudanças na tecnologia dos metrôs: carros inoxidáveis, sistema automático de controle e sinalização de trens, terceiro trilho, tração dos carros, eletrônica de potência, etc.
[12] Alice ITANI. *op. cit.*, p. 33.

Uma pergunta sempre fica, e é lembrada por Alice Itani em sua tese de doutorado[13]: como explicar o sucesso da implantação de uma tecnologia automatizada altamente avançada no Metrô de São Paulo na virada da década de 1960?[14]. As respostas sempre resvalaram para os dados de produção, para a quantidade de investimento, para aspectos culturais e mesmo para as ações individuais de governantes: as famosas "obras de fulano ou de cicrano". No entanto, nesse cenário da instalação da tecnologia automatizada, os personagens se tornaram invisíveis e incógnitos. O que o passageiro vê é a máquina que abre e fecha as portas automaticamente, como parte de um mundo mágico, sem perceber que no limite da magia as ações são realizadas por operadores[15], elaboradas por técnicos e garantidas por operários da manutenção e operadores das estações, que estão nos bastidores do serviço. Nas próximas páginas tentaremos descrever a formação deste coletivo funcional, desta verdadeira cadeia produtiva de serviço urbano no Metrô de São Paulo.

III.1.1 – O território metroviário em construção.

III.1.1.1- Operação.

O ano de fundação do Metrô de São Paulo (ver quadro 2), como vimos no capítulo II, foi um período em que o tecido urbano-industrial e de serviços estava ainda em formação. A empresa contava com cerca de 150 técnicos, chegando a 1400 empregados em 1974, ano do início da operação comercial da Linha 1 – Norte/Sul – mais tarde denominada Azul. Na Operação e Movimento (OPM), surgia junto com o Metrô um trabalho completamente novo que não conhecia correlato no mercado de mão-de-obra nacional; neste contexto, o fato inusitado a salientar é que as primeiras pessoas selecionadas para trabalhar no Metrô entravam em um mundo totalmente novo e desconhecido.

Quadro 2:

Cronologia de eventos no Metrô de São Paulo (31/08/1966 a 22/12/1988).

Data	Acontecimento	Fonte
31/08/66	Lei municipal cria o Grupo Executivo do Metropolitano (GEM).	Metrô
26/12/66	Lei municipal nº 6.988, autorizando a constituição do Metrô.	Metrô
xx/12/67	Execução da 1ª Pesquisa Origem Destino OD/67.	Metrô
24/04/68	Fundação da Companhia do Metropolitano de São Paulo.	Metrô
14/12/68	Início das obras da Linha Norte-Sul.	Metrô
25/02/70	É fundado o Metrô Clube dos Funcionários.	AEMESP

[13] O livro citado de Alice Itani (1997), foi apresentado originalmente como tese de doutoramento *a École des Hautes Études en Sciences Sociales*; França, em 1992.
[14] Cf, Alice ITANI. *op. cit.*, p. 45.
[15] Cf, Ibidem, p. 46.

30/08/70	Devolução de 700 metros reurbanizados da av. Jabaquara.	Metrô
01/04/71	Início das obras do Pátio de Estacionamento e Oficinas no Jabaquara.	Metrô
08/09/72	Primeira viagem do trem-protótipo, entre as estações Jabaquara e Saúde.	Metrô
17/10/72	Início da escavação com shield no centro da cidade (av. Prestes Maia).	Metrô
09/03/74	Início de viagens gratuitas, aos sábados, entre as estações Jabaquara e Saúde (3,5 km).	Metrô
14/09/74	Início da Operação Remunerada entre Jabaquara e Vila Mariana, das 09h00 às 13h00.	Metrô
30/01/75	O Pres. Ernesto Geisel viaja de Metrô e dá início às obras da Linha Leste/Oeste.	Metrô
16/11/75	Implosão do edifício Mendes Caldeira, de 30 andares para a construção da estação Sé.	Metrô
26/11/75	Eleita Comissão Provisória da Associação Civil dos Empregados substituindo o Metrô Clube.	AEMESP
12/03/76	Eleição da Primeira diretoria da AEMESP, com 1496 votantes.	AEMESP
22/03/76	Ampliação do horário da operação comercial da Linha Norte - Sul, das 05h00 as 24h00.	Metrô
30/05/76	Operação dos trens com controle total (full-control).	Metrô
26/07/76	Assembléia Extraordinária aprova transformar a AEMESP de Associação Civil em Profissional.	AEMESP
16/06/76	Lançamento do bilhete múltiplo de 10 viagens (m-10).	Metrô
18/11/77	Requerida ao DRT-SP, a criação da Categoria Profissional dos Metroviários .	AEMESP
xx/12/77	Execução da 2ª Pesquisa Origem Destino OD/77.	Metrô
31/10/78	Assinado contrato para fornecimento de trens da Linha Leste/Oeste .	Metrô
xx/yy/78	AEMESP inscreve os metroviários na 1ª Olimpíada Operária Global em São Paulo	AEMESP
12/12/78	Lei nº 8.830 transfere o controle acionário do Metrô, da Prefeitura para o Governo Estadual.	Metrô
23/01/79	Foi realizado a 1ª viagem de ida e volta de trem no trecho Sé - Brás, da Linha Leste/Oeste.	Metrô
26/10/79	Diário Oficial da União reconhece dos metroviários enquanto Categoria Profissional.	AEMESP
11/07/80	Entregue o último carro série de 108 carros complementares da Linha Norte - Sul.	Metrô
09/01/81	AEMESP é registrada como Associação Profissional.	Plataforma
10/02/81	Assembléia reivindica: 14º salário, qüinqüênio de 5% e mudança de data-base para maio.	Bilhete extra
24/08/81	Ministério do trabalho reconhece a Associação como Sindicato	Bilhete extra
29/09/81	1ª Convenção dos Metroviários.	Bilhete
01/10/81	Metroviários participam do Dia de Luta na Praça da Sé convocado pela Comissão Pró-CUT.	Bilhete
19/11/81	Divulgação do Logotipo do Sindicato. Criado por Marinaldo Feitosa Pimentel (GMT/PAT).	Suplemento
10/12/81	O Metrô ultrapassa a marca de um milhão de passageiros/dia.	Metrô
08/05/82	Presos, diretores e metroviários em ato no Terminal Rodoviário Tietê.	Bilhete
07/07/82	Metrô proíbe abaixo-assinado contra as demissões.	Bilhete
21/07/83	Metroviários participam da Greve Geral (24h) e sofrem intervenção no Sindicato.	Bilhete
02/04/84	Termina a intervenção do Ministério do Trabalho.	Bilhete
07/04/84	Posse verdadeira, onde a antiga diretoria entrega o Sindicato à Diretoria eleita.	Bilhete
10/04/84	Atividades paralisadas pela primeira vez, devido a um blecaute na cidade.	Metrô
17/05/84	Operação por 24 horas ininterruptas, devido à greve de motoristas de ônibus.	Metrô
27/09/84	Início da operação por blocos na Linha Leste - Oeste.	Metrô
15/01/85	Metrô aprova a Criação do METRUS	Bilhete
03/05/85	Greve de 24 horas com 95% de adesão e 1000 metroviários em vigília.	Bilhete
31/10/85	Início da gratuidade de acesso às pessoas com mais de 65 anos de idade.	Metrô
19/0186	Metroviárias participam do I Encontro Nacional da Mulher Metroviária.	Bilhete
08/03/86	Morre, em acidente de trabalho, funcionário da Contratada Tenenge.	Bilhete
14/03/86	Início dos três dias do I Congresso dos Trabalhadores Metroviários.	Bilhete
14/04/86	Funcionário da OPS é punido por denunciar degradação do Metrô.	Bilhete
28/04/86	Operação Carga Máxima OPM, pela redução da jornada para 37h20.	Bilhete
01/05/86	Três dias de greve, pelo cumprimento do acordo de novembro do ano anterior.	Bilhete
16/07/86	Acaba, com vitória, a primeira greve dos trabalhadores terceirizados da limpeza.	Bilhete
13/08/86	Assembléia decide iniciar Operação Periculosidade.	Bilhete
13/11/86	O Metrô formava a 1ª turma de operadoras de trens.	Metrô
12/12/86	Greve Geral contra o Plano Cruzado.(?????)	Plataforma
15/01/87	Liberação dos bloqueios é desmarcada às pressas.	Bilhete
20/08/87	Greve Geral contra política econômica – metroviários não paralisam.	Plataforma

25/08/87	Início da operação de trens na modalidade ATO, na Linha Leste – Oeste.	Metrô
04/09/87	Breve de 24h, contra punições devido à incidente na via em 13/08.	Plataforma
05/11/87	Passeata na Av. Paulista, durante campanha salarial.	Plataforma
xx/12/87	Execução da 3ª Pesquisa Origem Destino.	Metrô
27/01/88	Entregue 1ª cesta básica, conquista da campanha de novembro de 1987.	Plataforma
xx/04/88	Metrô desconhece negociações e impõe CIPA com 13 membros por bancada.	Bilhete/Saúde
03/05/88	Paralisação de 10 min. Durante campanha salarial.	Plataforma
20/06/88	Início da manutenção preventiva do material rodante no PIT.	Metrô
01/08/88	Inicia o 2º Congresso dos Metroviários, que indicará filiação à CUT.	Plataforma
27/08/88	Inauguração das estações Vila Matilde e Guilhermina.	Metrô
16/09/88	Início das obras da Extensão Leste da Linha Leste - Oeste.	Metrô
07/10/88	Demanda da Rede Metroviária ultrapassa 2 milhões de passageiros/dia.	Metrô
27/10/88	Greve de advertência, pessoal operativo trabalha sem uniforme.	Bilhete
04/11/88	Inicia Greve por tempo indeterminado.	Plataforma
08/11/88	Término da greve. Metrô suspende 180 demissões, mas mantém 354.	Bilhete
11/12/88	Show para angariar fundos para os demitidos.	Plataforma
17/12/88	Inauguração das estações Barra Funda e Mal. Deodoro. Ato pelo retorno dos demitidos.	Bilhete
22/12/88	Assembléia aprova novo estatuto, ampliando a base para EMTU e aumentando a diretoria (1 diretor para cada 300 trabalhadores).	Bilhete

Fonte: Metrô - Relatório da Operação de 2002 e Arquivo do Sindicato dos Metroviários – elaborado pelo autor

Os metroviários tiveram de encarar os efeitos da Lei do Desenvolvimento Desigual e Combinado, na medida em que "diferentemente da experiência dos trabalhadores dos países industrializados que foram absorvendo a introdução de inovações, estes trabalhadores foram confrontados com sistemas automatizados e informatizados sem terem vivido anteriormente outros sistemas técnicos".[16]

Uma pesquisa realizada em 1986 pelo DIESAT com os trabalhadores da OPM revelava que na época em que o Metrô surgiu na vida profiossional dos entrevistados, alguns estavam desempregados, outros estavam insatisfeitos com o salário ou o com emprego que tinham. Souberam pelos amigos ou parentes das contratações pela empresa; nenhum deles conhecia exatamente a atividade que teriam e muitos esperavam ser aproveitados com o tempo em uma área da Companhia compatível com as experiências que tinham anteriormente. [17]

Alice Itani descreve que, no tocante à qualificação, os operadores são unânimes em afirmar que não apresentavam nenhuma formação técnica em equipamentos ou em sistemas técnicos antes de entrar no Metrô e não havia exigência de experiência profissional no momento da seleção e, ainda, "segundo o depoimento dos responsáveis do setor de recrutamento, não se contratava um

[16] Cf, Alice ITANI. *op. cit.*, p. 11.
[17] DIESAT - Edith Seligmann SILVA, Agda Aparecida DELIA e Leny SATO. *Condições de Trabalho e Saúde em Funcionários da OPM do Metrô de São Paulo.* São Paulo:, 1986, p.43.

candidato que tivesse origem na ferrovia ou que tivesse experiência como motorista de ônibus"[18], sendo que as primeiras gerações de operadores eram oriundas de vários setores de serviços, particularmente das atividades em bancos e comércio, sem nenhuma qualificação específica.

> Entrei no Metrô porque estava desempregado. Nunca tinha ouvido falar disso.Tudo era novo...Tinha feito desenho industrial, trabalhei no Bradesco, tive um bar... Não sabia nada de técnico. E caí lá...[19]

Por outro lado, a expectativa expressa pelos entrevistados da pesquisa realizada pelas médicas e socióloga do DIESAT, era de que a partir do ingresso no Metrô haveria uma mudança de condição social, já que a maioria era oriunda dos segmentos menos privilegiados da população: filhos de operários, pequenos comerciantes, trabalhadores autônomos; famílias sempre numerosas, para as quais a renda familiar tinha que contar com o trabalho de todos os seus membros. [20]

> Quanto a minha família, meu pai e minha mãe, sempre trabalharam na área de tecelagem, como operários... Uma família que sempre sobreviveu do trabalho. Os meus avós vieram da roça... Eu comecei a trabalhar aos 14 anos.[21]

> Meu pai, ele era caminhoneiro... Chegava a ficar um ano fora de casa... Então, a gente foi praticamente educado não foi tanto pela minha mãe, foi pela vida, a vida ensinou as coisas... Nós somos cinco irmãos, eu sou o mais velho... Enquanto eu fui menor, o dinheirinho ia sempre pra casa. Quando eu passei de maior, aí a gente estipulou uma quantia em casa...[22]

> O meu pai era pedreiro, construtor de casa e ele passou um tempo trabalhando por conta... Minha mãe foi dona de casa...[23]

As pesquisadoras relatam que várias vezes os entrevistados se referiam ao desejo dos pais por uma formação profissional que possibilitasse aos filhos uma mudança de classe social, muitos vinculavam esta possibilidade com o ingresso na faculdade. Mas para a maioria dos entrevistados, a chance de terminar os estudos e seguir uma carreira esbarrou nas dificuldades financeiras e nas necessidades imediatas da família. Muitos abandonaram os estudos antes de completarem o segundo grau, alguns nem chegaram a terminar o primeiro grau.

---

[18] Alice ITANI. *op. cit.*, p. 46.

[19] Operador de trem, 1988. (Ibidem, p.45)

[20] Edith Seligmann SILVA. *p. cit., p.* 39

[21] Ernesto, há sete anos no Metrô. As entrevistas foram realizadas no segundo semestre de 1985 e os nomes dados são fictícios, como forma de preservar a identidade dos entrevistados (Ibidem, p.30).

[22] Augusto, operador de trem há oito anos. DIESAT, *op cit,*

[23] Omar, inspetor, há 11 anos no Metrô. DIESAT, *op cit,*

Então, a perspectiva de um novo trabalho; de um novo tipo de transporte por um lado e a perversão do desemprego por outro levou os primeiros funcionários a aceitarem um "emprego no escuro". Outros poucos, segundo Alice Itani, no em busca de "se virar" e também na expectativa de conseguir uma relocalização interna na Companhia, que nunca se dava, foram obrigados a trocar de profissão, dentre eles, os formados em física, em fotografia, em eletricidade, por exemplo, que precisaram rever suas expectativas para ter um emprego[24].

A crueldade observada nos relatos é que a expectativa dos pais de ascensão social dos filhos por meio da entrada nas universidades agora contrastava com a alegria de ver sua prole "trabalhando no Metrô". Entretanto, a perspectiva de se formar não se concluía porque eles não conseguiam terminar os estudos ou por que o sistema de trabalho em turnos não permitia ou, ainda, porque não tinham condições financeiras para tal. Muitos deles tinham que se preocupar agora com sua própria família.

De qualquer forma, a atratividade da novidade que a empresa representava, o status social encarnado na modernidade do tipo de trabalho e o reconhecimento através da categoria profissional e da imagem que já cultivava, eram suficientes para gerar um pólo de atração para os que tinham vocação para o pioneirismo. E, como comenta a pesquisa do DIESAT, "isso era expresso com grande entusiasmo, como se o novo representasse vida nova, diziam: É muito bom começar uma coisa nova" [25].

O valor atribuído à categoria profissional era expresso em muitos casos pela própria família que de certa forma anseava conquistar o direito subjetivo do reconhecimento social, o que mais tarde se traduzirá nos benefícios objetivos conquistados e que marcará um diferencial em relação às demais categorias profissionais. No entanto, é observado que a expectativa exterior se transforma quando passa a ser vivenciada dentro da empresa e "começa pela dificuldade de reconhecimento do *status* de suas funções, subdivididas e automatizadas"[26].

A atividade de produzir o serviço de transporte coletivo carregado de automatismo era um 'fabricar' construído no dia-a-dia. Rapidamente, por meio de sua experiência, o operador ia percebendo que o trabalho moderno e automatizado não consistia somente em apertar botões. Para ele, o automatismo, como símbolo da eficiência, incluía também tarefas rudimentares, quando

[24] Cf, Alice ITANI. *op. cit.*, p. 49.
[25] DIESAT, *op cit*, p. 47.
[26] Ibidem, p. .236.

nenhuma solução técnica resolvia uma situação problemática. "Para o operador executar uma atividade no automatismo é viver também vários tempos simultâneos, uma vez que o operador se encontra obrigado a responder na velocidade da máquina, medida pelo tempo cronometrado, dentro de progressões e ritmos temporais diferentes".[27]. Essa experiência diversificada e extremamente heterogênea se vê agravada pelo desnível encontrado quando este sai da cabine e percebe que o tempo social é outro e mais lento, típico de um tecido sócio-industrial em formação, ou melhor, urbano-industrial e de serviços do qual, sem saber, ele é um dos principais artífices.

Neste contexto funcionalmente automatizado e diversificado, a materialidade do ato de 'produzir' se faz muito mais por meio de representações, combinando, no conjunto das tarefas, operações simbólicas, códigos e gestos que implicam num esforço imaginário de criação do conjunto operatório e da representação destes gestos de 'produzir'. "De fato, o operatório já não é constituído por gestos concretos e visíveis, é muito mais um complexo representacional. Assim, o 'fazer' se constitui como uma construção imaginária operatória[28]".

Mas esta construção do fazer não ocorre individualmente. Necessita de espaço, porque ela é, sobretudo, coletiva. O operatório não se constitui senão por uma unicidade de atos realizados por um coletivo. Esta é a característica do serviço urbano capitalista ou do que chamamos de cadeia produtiva de serviços, que funciona como uma esteira de produção virtual, ou melhor, uma rede produtiva de serviços urbanos, que entra como necessidade no processo de valorização do capital e de espacialização do trabalho como veremos mais adiante neste estudo.

No caso do Metrô, pode-se verificar claramente uma participação dos operadores intercedendo com seus esforços para conseguir prestar um serviço de alta qualidade, por meio de uma tecnologia ainda pouca adaptada[29] mas para a elite dirigente também em formação, a qualidade vai estar vinculada, desde cedo, à produtividade, evidenciando pontos de vista de classe distintos.

Por outro lado, se o automatismo pode genericamente significar a modernização, para a formação profissional no local de trabalho é a experiência de fragilização da profissionalidade. Essa modernidade tecnológica se associa, ainda, a um conteúdo de respostas claramente capitalistas dos gestores, como o caso do controle disciplinar ou as demissões em casos de greve.

---

[27] Ibidem, p. .235.
[28] Ibidem, p.236.
[29] Cf, Ibidem, p.234.

III.1.1.2- Manutenção.

Dos 1400 trabalhadores do Metrô, em setembro de 1974, cerca de 400 trabalhavam no recém criado Departamento de Engenharia de Manutenção, que concentrava a maior parte de suas atividades no Pátio de Manutenção do Jabaquara.

Imagem 5: Estacionamento de trens do Pátio Jabaquara



Fonte: Metrô.

O Pátio de Manutenção Jabaquara começou a ser construído em 01/04/71. Foi, em seu tempo, uma obra grandiosa, prevendo em seu projeto original a construção de três prédios em estrutura metálica, reservatório subterrâneo de água, valetas de inspeção de trens – as hoje conhecidas valas – plataformas de limpeza, oficinas de torno rodeiros – onde o metrocarro entra para tornear as suas rodas in loco – galpões para almoxarifado centralizado, galerias para cabos elétricos, pátio de estacionamento e manobras dos trens, entre outros, numa área de três quilômetros quadrados construídos sobre terreno acidentado. As obras terminam às vésperas da inauguração operacional em 18 de fevereiro de 1974. Mas ainda não existia oficialmente um departamento de manutenção até julho deste mesmo ano, quando é fundado o Departamento de Engenharia de Manutenção (EMA), contando inicialmente com 40 funcionários. Em dois meses, até a inauguração operacional em 14/09/74, foram contratados e treinados cercas de 400 operários, técnicos e engenheiros que comporiam o quadro inicial da manutenção do Metrô. Estes foram, em muitos dos casos, aproveitados das empreiteiras que construíram as instalações.

As características de produção de um serviço de transporte coletivo como o Metrô, no qual o sistema de controle de processos funciona *on line, exige* atendimento e funcionamento vinte e

quatro horas por dia. A importância da manutenção para o Metrô, em face aos danos potenciais que uma pane num equipamento ou instalação possa representar na operação, é incalculável, somando-se a isto o alto grau de risco para o usuário. Sendo assim,a manutanção do Metrô vive sob exigência permanente, e para atender esta demanda em toda sua extensão é subdividida em três grandes famílias: a manutenção da via permanente, feita em sua maior parte durante a noite, depois de terminada a operação comercial e as manobras de trens, quando a via é desenergizada e os trabalhadores podem adentrar na mesma para a manutenção de equipamentos, de trilhos, dormentes e placas, assim como tarefas de montagem e construção civil e limpeza (que também é parte da manutenção devido ao risco de incêndio pelo acúmulo de lixo nos equipamentos). Uma segunda família é a manutenção do material rodante efetivada nos pátios de manutenção quando os trens são recolhidos periodicamente para revisão de equipamento e limpeza. E por fim um terceiro grupo são as bases e manutenção ao longo das estações que são responsáveis pela iluminação, escadas rolantes, bloqueios, etc

Bem diferente da operação, para trabalhar na manutenção do Metrô era necessário um passaporte de entrada: a comprovação, via certificado, da experiência profissional necessária para a realização de atividades perigosas que envolviam a vida de numerosos cidadãos.[30] Muitos passaram pela experiência prática de ter trabalhado como mecânico, eletricista, montador, etc. nas empreiteiras que construíram o Metrô. Outros entraram como ajudantes, não se exigindo, para eles, formação escolar. Mas todos passaram pelo espaço operário em sua história funcional, trazendo esta cultura para dentro do serviço metroviário; elemento que será fundamental para a espacialização do trabalho e para o desenvolvimento da consciência deste trabalhador coletivo. Sendo assim, o trabalho na manutenção do Metrô expressa a continuidade de sua característica operária em duplo aspecto: nas suas funções pretéritas e também na memória do "tempo das ferrovias".

O componente ferroviário da profissão dos trilhos nos remete ao período em que este serviço tinha um papel reconhecidamente estratégico, que conferia um *status* social àqueles que o exerciam; o saber adquirido e acumulado nos trilhos, resultado de uma forma de organização e de uma cooperação entre vários agentes, exigia um tempo de reflexão. Esta realidade começa a alterar os coletivos quando este mesmo saber foi sendo incorporado, aos poucos, aos sistemas e máquinas. A perda do *status*, neste âmbito, tem sua base na perda do saber para os sistemas

[30] Cf, Ibidem, p.58.

tecnológicos, pois as modificações começavam a pôr em questionamento a autonomia e a responsabilidade direta dos trabalhadores em manutenção.[31]

A técnica da máquina incluída no território entre a ferrovia, já decadente, e o Metrô, ainda em gestação, dá um salto. Por exemplo, as tarefas de detecção de falhas, de antecipação e controles de medidas de segurança, que faziam parte de um saber acumulado, passaram a ser sistematizadas em procedimentos[32] e, mais tarde foram informatizadas[33]; os equipamentos foram sendo paulatinamente modularizados, compostos de subconjuntos padronizados intercambiáveis, para os quais foram organizadas listas de controle e trocas sistemáticas, tendo cada conjunto um tempo específico de vida. A maior parte da manutenção se tornou preventiva, ficando ao cargo de um pequeno número de técnicos, que terão um contrato de trabalho diferenciado, a manutenção corretiva para casos de falhas "extraordinárias". A substituição do comando eletromecânico pelo comando eletrônico atinge de sobremaneira os técnicos da área de elétrica; os diagnósticos escapam-lhes das mãos, sobrando-lhes a tarefa de 'tirar pó'. A manutenção do equipamento passa para o laboratório de manutenção eletrônica e, mais tarde, para os 'kits' de manutenção que já vêm prontos.[34]

Com o início da operação comercial, começa também o funcionamento de uma manutenção auto-suficiente com a introdução do Programa de Revisão Geral de Trens, metodologia baseada na manutenção aeroviária, onde, como no caso dos operadores, a qualidade também comportava o componente da produtividade, a qual irá paulatinamente se transformando em hegemônica. Assim, a cada 300 mil quilômetros o trem era praticamente desmontado e remontado. Ao final da década de 70, a Revisão Geral já era executada aos 600 mil quilômetros chegando a demorar cerca de três meses para sua conclusão. No início dos anos 80, o tempo para a Revisão Geral já era de 30 dias e ao final desta década a manutenção já ultrapassava 1000 funcionários[35].

A desqualificação já era observada no esvaziamento do conteúdo das tarefas, por meio do qual os agentes da manutenção não exerciam mais sua especialidade a não ser em um tempo parcial submetido às prescrições da manutenção sistemática. Uma frase, atual, de um mecânico

---

[31] Cf, Ibidem, p.57.
[32] Cf, Ibidem, p.57.
[33] Que não reduzem a importância decisiva do inspetor que tem que andar, até hoje em dia, sobre a via com lanterna na mão e olhos experientes nos trilhos e equipamentos, para detectar falhas que teimam em aparecer por fora dos procedimentos.
[34] *Ibidem*, p.58.
[35] Cf, Robson de Paula ALVES e Mauro Antonio Mendes. Manutenção em 30 Anos de Evolução. In Revista Engenharia, N° 564, ano 61, 2004, p. de 126 a 129.

trabalhador da "Vala" do Pátio Jabaquara[36], pode resumir esta dinâmica: "Aqui é um cemitério de talentos". [37]

Desta forma as identidades operárias começam a ser ameaçadas desde o ato da contratação dos primeiros mecânicos e eletricistas de manutenção, realizado entre julho e setembro de 1974, para trabalhar sob um novo modo. Modelo este onde as profissões especializadas e de operários qualificados foram substituídas pelo posto de Mecânico ou eletricista de Manutenção que agrupava indistintamente todas as tarefas e especialidades.[38] Este guarda chuva sob o qual foi colocada uma diversidade heterogênea de funções, aponta no sentido de uma intencionalidade que ficará evidente com o passar dos anos, quando se implanta na empresa a perspectiva multifuncional ou de trabalho polivalente, ligado à lógica produtivista do trabalho em manutenção, como veremos à frente. No entanto, neste início, no que tange ao aspecto da automação ou informacionalização da manutenção metroviária, esta intencionalidade deve ser encarada como um fato em gestação, um percurso inicial e não na estação de chegada.

Que pese a denominação comum de mecânico ou técnico em manutenção, as experiências foram singulares, se nos ativermos às especificidades funcionais, e estas características vão ser fundamentais para entendermos os ritmos e formas de absorção do fazer, que estudaremos na espacialização do trabalho. Por exemplo, para os técnicos em informática, a manutenção precisou ser recriada completamente, exigindo que se submetessem a uma nova aprendizagem em manutenção, porque, diferentemente de sua experiência acumulada, tratava-se agora de computadores de controle de processos, trabalhando em tempo real, aplicados a um sistema de transporte de passageiros. Era necessário elaborar a manutenção no mesmo contexto de controle operacional. "Assim, a manutenção precisava responder 'em cima' como num sistema em tempo real, no momento em que ocorre o problema. A manutenção já não comportava um sistema que pára para consertar" [39]. "Esses técnicos reconhecem que o conhecimento não lhes foi concedido, mas adquirido com muito esforço e após muitos anos de experiência. Embora tivessem sua origem como técnicos em eletrônica, a manutenção destes equipamentos não era evidente. A dificuldade para reparar tais computadores os fazia compará-los a um 'enigma'" [40].

---

[36] A "vala" é o ambiente onde os trens estacionam ficando em suspensão sobre trilhos postados em dois pilares, de modo que os operários possam trabalhar nos equipamentos que estão sob os metrocarros.
[37] Mecânico de manutenção, 13 anos de Metrô, entrevista realizada pelo autor em 2004.
[38] Cf, Robson de Paula ALVES e Mauro Antonio Mendes, *op cit*, p.59.
[39] Itani, *op cit*, p.213
[40] Ibidem, p212.

Já para os técnicos de manutenção de equipamentos, que possuíam qualificação específica advinda do meio técnico da matriz industrial-urbana nacional, a diferença, que aparentava situar-se somente nos novos equipamentos, ressurgia na concepção de processo. Segundo depoimentos, o aspecto mais inovador para a manutenção, foi a implicação na própria produção. Como a produção do serviço de transporte não se realiza em partes, mas como um conjunto no tempo e no espaço, para reparar era preciso saber o todo. Era preciso estar presente durante o desenrolar da produção. A manutenção agora é parte da produção em si. E os trabalhadores da manutenção são produtores de serviços tão presentes na operação quotidiana como os próprios operadores[41]. O conceito de manutenção entra também na cadeia de produção de serviços, inserida na teia urbano-industrial e de serviços em gestação. Será desta matriz que emergirá a força política da categoria metroviária

III.1.1.3- O corpo dirigente

A atuação da ala dos novos dirigentes na gestão da implantação do Metrô foi marcada pela nova racionalidade das empresas privadas que estavam no centro do processo produtivo e a emergência da moderna classe média trabalhadora, onde os serviços ligados ao Estado se tornavam um *locus* privilegiado. No atendimento às funções do Estado, o serviço público acompanhava as regras de produção do setor privado. Para tanto, as novas empresas públicas são criadas seguindo a contínua lógica de enxugar os custos de produção das parcelas mais "dinâmicas" da economia e auferir a mobilidade que o capital necessitava para circular. Como parte integrante do projeto de urbanização capitalista e apoiada no conjunto de novas relações, valores produzidos e de novas necessidades coletivas, estas empresas, entre elas o Metrô, surgem sob o signo da gestão e concepção dos serviços "modernos".

Elas foram a escola dos novos dirigentes que também viveram seu processo de territorialização; e não se pode negar que eles desempenharam esse papel na modernização da infra-estrutura urbana do país, estando na direção de um ramo novo de serviços coletivos. Os cerca de 150 técnicos iniciais do Metrô participaram da concepção e criação dos serviços, bem como de sua organização e mesmo de sua gestão. O poder de suas ações e a autoridade empregada na concepção dos serviços, como dirigentes das empresas do Estado, gerou polêmicas sobre sua própria definição e posição dentro da sociedade brasileira, chegando a ser considerados uma classe dirigente homogênea como uma própria burguesia de Estado.[42] E de fato pareciam e queriam ser

[41] Ibidem, pp. 213 e 214.

[42] Cf, Ibidem, p28/29.

um tipo de burguesia, mas suas ações estavam restritas à gerência do capital e à função de intermediadores da relação entre este e o trabalho, como comenta Itani:

> Não se constituem, portanto, na burguesia ou na burguesia de Estado. Participando da estrutura burocrática do Estado, tais dirigentes são muito mais 'executivos' profissionais. Não podem ser compreendidos senão como dirigentes a serviço do próprio capital. Ainda que detenham o poder na direção dessas empresas, não possuem nenhuma hegemonia na decisão política".[43]

Mas, por outro lado, concordando com Ricardo Antunes e outros autores, consideramos que a classe trabalhadora hoje exclui, naturalmente, estes gestores de capital. Quer dizer,, os altos funcionários destas empresas, que detêm papel de controle no processo de trabalho, de valorização e reprodução do capital e que recebem rendimentos elevados[44]; eles sentam-se do outro lado da mesa de negociação quando ocorrem os conflitos de classe e são vetores dos ataques às conquistas dos trabalhadores, constituem-se numa burocracia, tecnoburocracia, como denominou Octavio Ianni[45]

III.1.2 – A apropriação do território e a construção do espaço.

III.1.2.1 - Territorialização: a institucionalização da categoria metroviária.

Na pesquisa elaborada pelo DIESAT, nota-se claramente que o fato dos operadores terem uma atividade que os identificava como profissionais, reconhecidos pela sociedade, significava para eles a conquista de um novo espaço. O relato de um dos operadores de trem, entrevistado pelas pesquisadoras, traduz a importância de se sentir localizado dentro de uma área profissional:

> Muitas coisas eu tolero porque agora eu sou um profissional, eu tenho uma profissão registrada em carteira, tenho um sindicato (...) Agora eu faço parte.[46]

Este sentimento e a importância social de pertencer a uma categoria profissional, de possui "carteira assinada", não era anacrônico com o período vivido na primeira metade da década de 70, pelo contrário, era esta a percepção que embalava os sentimento dos trabalhadores nesta fase da construção do tecido urbano-industrial e de serviços. Porém, é necessário localizar que, diferente

---

[43] Ibidem, p.30.
[44] Ricardo ANTUNES, *op cit*, p.104
[45] Octavio IANNI. *Apud*, Alice ITANI, *op cit*, p.30

dos metalúrgicos, a categoria de maior visibilidade social na época, "os metroviários não possuíam suas ocupações enquadradas dentro das classificações oficiais de ocupações reconhecidas. Eram trabalhadores de um mesmo espaço de trabalho, mas não compreendidos, oficialmente, como uma categoria sócio-profissional, como nos fez ver Itani:

> As denominações das ocupações ou das profissões reconhecidas são importantes, uma vez que proporcionam uma possibilidade de acesso a uma condição estatutária. Os trabalhadores dos serviços nem sempre conseguem ser reconhecidos profissionalmente; ressentem-se da falta de status. Os trabalhadores do Metrô, por exemplo, estão conscientes de que usufruem um status de metroviário, mas não possuem ocupação reconhecida profissionalmente no mercado de trabalho.[47]

A apropriação legal do território de trabalho metroviário será uma luta dos trabalhadores, não do corpo dirigente da empresa. Em que pese o motivo que levou ao embate pelo reconhecimento legal da categoria ter sido o pedido corporativo de enquadramento sindical – processo nº 049763 de 18 de novembro de 1977 – feito pela Associação Profissional dos Empregados em Empresas Metroviárias do Estado de São Paulo (AEMESP) junto à Delegacia Regional do Trabalho de São Paulo (DRT-SP), o fato é que esta iniciativa acabou por detonar a polêmica sobre o reconhecimento da categoria, pois a não existência dos metroviários no quadro da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), fez com que os juízes da DRT se declarassem inaptos a decidir sobre este enquadramento sindical. O processo acabou por ser remetido à Comissão de Enquadramento Sindical em Brasília, órgão subordinado à Secretaria de Relações do Trabalho, no âmbito do Ministério do Trabalho.

Podemos perceber o esforço e a clareza dos trabalhadores em fundamentar a reivindicação de criação da categoria própria na elaboração do Relatório Técnico de Caracterização do Metrô Como Transporte Diferenciado:

> Como seu objetivo é o transporte rápido de grande massa de passageiros, por distâncias curtas, as estações nos sistemas metroviários distam uma da outra de

[46] DIESAT, p.44.
[47] Alice ITANI, *op cit*, p.65.

> 800 a 1000 metros (...) Nos Metrôs os intervalos entre trens são pequenos, não ultrapassando seis minutos. Nos horários de pico o intervalo entre trens chega a 90 segundos. Os trens têm freqüência regular variando de 5 a 20 minutos. A permanência das composições nas estações de metrô é da ordem de 15 a 30 segundos (...) Visando atender as áreas mais adensadas, as linhas de Metrô são construídas geralmente em galerias subterrâneas, utilizando ventilação e iluminação artificial. Por oferecer grande capacidade de lugares com nível de qualidade mínimo predeterminado, a segurança operacional ocupa lugar privilegiado (...) Dessa filosofia, resultam três níveis de automação e a centralização das decisões operacionais (Centro de Controle Operacional) (...) Um sistema tão avançado tecnologicamente utiliza um número muito grande de componentes eletrônicos cuja manutenção necessita ser muito mais freqüente e rigorosa. A um serviço prestado a usuário e equipamentos tão diferenciados, corresponde condição de trabalho também diferenciada entre Metrôs e Ferrovias Suburbanas (...) nos levam a reivindicar a criação de categoria própria dos trabalhadores metroviários.[48]

No entanto, em Brasília, a polêmica só se ampliou, porque haviam mais três pedidos de enquadramento sindical, que questionavam a diferenciação do trabalho metroviário, a saber:

- Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de São Paulo reivindicava representação, seguido pela Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários que defendia que as atividades da Cia. do Metropolitano de São Paulo são nitidamente iguais às das outras empresas ferroviárias, pleiteando assim a representação dos seus empregados na categoria profissional dos ferroviários.

- Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestres (CNTT) pedia a criação da categoria dos metroviários, mas sob enquadramento do 3º grupo, junto aos demais transportes rodoviários.

- O Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Carris Urbanos, Troleybus e Cabos Aéreos de São Paulo também pleiteava a seu favor a representação sindical, alegando que a contribuição sindical da categoria já era recolhida por este sindicato desde 1969.

Esta situação levou o Ministério do Trabalho a analisar não somente o enquadramento sindical da nova categoria, mas a entrar no mérito sobre a conformação desta nova forma de trabalho, terminando por emitir o seguinte parecer em 27 de setembro de 1979:

[48] Jornal Plataforma nº 15; ano III; junho de 1979.

Considerando que apesar de ser o Metrô destinado ao transporte de passageiros urbanos, as características principais, tais como: valor de investimentos, condições de trabalho, equipamentos utilizados e a formação da mão-de-obra são por demais distintas dos meios tradicionais de transportes urbanos.

[Que] o Metrô corre em leito exclusivo, (...) e a maioria de suas linhas [são] subterrâneas, exigindo uma mão-de-obra de qualificação especial.

Considerando que as operações dos metrôs são altamente complexas, com distribuição de fluxo, sistema de bloqueio em geral automático, escadas rolantes, salas técnicas, centro de controle de operações por computadores, estações subterrâneas, automação do sistema operacional e conseqüentemente utilizando-se de equipamentos sofisticados para a prestação de serviços aos usuários totalmente diferentes dos oferecidos pelos demais sistemas de transporte de passageiros convencionais – trens de ferro e ônibus.

Considerando finalmente as características especiais da operacionalidade do Metrô, o empregado, mão-de-obra especializada no setor (...) Resolve a Comissão de Enquadramento Sindical, em sessão ordinária, por unanimidade, de acordo com o parecer do relator, opinar pela criação do 4º grupo com a denominação de Empresas Metroviárias – categoria econômica – Empresas de Transportes Metroviários, do plano da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres e criar o 4º grupo na correspondente profissional – Trabalhadores em Empresas de Transporte Metroviários – categoria profissional Trabalhadores em Empresas de Transporte Metroviários, no plano da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres.[49]

Imagem 5:

Bilhete da AEMESP - reconhecimento da categoria metroviária.


aemesp bilhete

NOTÍCIA DE

ÚLTIMA HORA

O reconhecimento da nossa categoria já foi publicado no Diário Oficial !!!

Sexta-feira, 26 DIARIO OFICIAL (Seção I — Parte I) Outubro de 1!

MINISTÉRIO DO TRABALHO

SECRETARIA DE RELAÇÕES DO TRABALHO

COMISSÃO DO ENQUADRAMENTO SINDICAL

Fonte: Arquivo do Sindicato dos Metroviários

III.1.2.2- Nova Classe Média Trabalhadora Urbana.

Como vimos no capítulo II, a matriz produtiva da indústria em ascensão nas décadas de 1960 e 70 realçava um novo rearranjo na estrutura de classes urbanas: massa proletarizada para a produção em série, a "nova" burguesia associada ao capital internacional e uma nova camada de ocupações médias como uma necessidade econômica, técnica e institucional. Econômica devido à premência da demanda dos bens duráveis provenientes da industria de ponta, técnica devido à exigência da matriz tecnológica agregada às novas plantas produtivas, e institucional associada ao gerenciamento deste novo conjunto operativo.

Como vimos, também no capítulo II, a dinâmica concentracionista de capital e de pessoas nos grandes centros urbanos requeria "novos serviços", tão modernos quanto fosse a tecnologia empregada nestes setores de ponta da economia. Assim, a introdução dos, relativamente modernos, equipamentos industriais também exigiu "serviços urbanos" correlatamente avançados e, com eles, emergiam novos profissionais do espaço urbano. Nesse processo de urbanização os serviços acompanham necessariamente a industrialização. Não existia dualismo algum entre estes dois macre-setores da economia. Sejam os serviços, digamos, da esfera inferior de características extensivas em mão-de-obra; baixo valor agregado e baixa capitalização, ou aqueles, da esfera superior, como o Metrô, com alto valor agregado e exigente de mão-de-obra bastante qualificada, ambos são estritamente necessários para a realização do capital.

Com o Metrô, algumas empresas desta esfera superior da produção capitalista são criadas para responder à esta racionalidade urbana. É o caso da Empresa Metropolitana de Planejamento (EMPLASA), da Coordenadoria Geral de Planejamento (Cogep), do Grupo Executivo da Grande São Paulo (Gegran), da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), da Empresa de Transportes Urbanos (Transurb), da Companhia de Engenharia e Tráfego (CET), do Departamento do Sistema Viário (DSV), entre outras. Engenheiros de todas as matizes e profissionais de nível superior, entre eles geógrafos, analistas, técnicos e todo um pessoal operativo, são requisitados para trabalhar nestas empresas do Estado. Os salários, seguindo esta escala vertical, são no geral a cima da média do mercado, mesmo porque, nesse momento de formação do tecido social urbano, este mercado específico de mão-de-obra não era muito extenso.

Estes novos profissionais estavam inseridos em um conjunto de transformações no mundo do trabalho e na realização do urbano em novas bases. Eram efetivamente novos, tanto no conjunto

---

[49] Diário Oficial (Seção I – Parte I), 26 de outubro de 1979, In Bilhete da AEMESP, Anexo X, p.y deste estudo.

do tecido social em formação como no conteúdo de seus valores. Podiam ser identificados, assim, como uma fração da nova classe média, a dos empregados das estatais.[50] Esta classe média trabalhadora era socialmente heterogênea comportando em seu interior um estrato ou uma camada proletarizada, possuidora de valores, experiências, formas de organização e de luta, modo de vida e moradora de bairros operários;em um outro extremo os chefes, engenheiros e técnicos que ocupavam posição fronteiriça com a camada tecnocrática dirigente. Esta, como vimos, não fazia parte da classe trabalhadora. Desenvolvendo-se entre estes dois estratos , compondo estas categorias, uma série de funções embutiam conteúdos sociais distintos, evidenciando sua riqueza e complexidade e também característica polissêmica, ou os vários sentido do trabalho que teoriza Ricardo Antunes[51].

Essa classe média trabalhadora que emergia no Brasil não é a mesma, e clássica, pequena burguesia; ela não era proprietária de nenhum pequeno meio de produção ou de troca; ela não era compradora de umas poucas forças de trabalho e não vivia da pequena mais valia que daí retirava. Ela vendia sua força de trabalho para o patrão coletivo: o Estado capitalista; ela valorizava o capital porque gerava mais valia social, que acabava sendo transferida, em boa parte, para os ramos de ponta do processo produtivo. Parte desta mais valia social se transforma em renda paga aos tecnocratas destas mesmas empresas estatais, que serão os gestores do capital e outra parcela serviria para alimentar a máquina estatal.

Um dos elementos fundamentais que diferenciava as categorias profissionais que compõem a classe média trabalhadora era o peso relativo dos setores operativos – que põem a mão na massa – no seu interior. Esta contingente de trabalhadores vai transmitir, para a categoria delimitada institucionalmente, a continuidade do trabalho realizado em série e que possuía características mais claramente coletivas. Traz também para seu interior a tradição das formas de luta, as manifestações e as greves, e as maneiras de se organizar em sindicatos unitários de categoria e não em associações funcionais atomizadase ultracorporativas. Nesta relação estrutural com setores operários ou operativos, as lutas coletivas e também o papel social do trabalho em serviço públicc fomentarão uma consciência que, embora corporativa, se diferenciará por seu engajamento social, diretamente ligado ao seu trabalho.

---

[50] Cf, Alice ITANI,*op cit*, pp.31 e 32.
[51] Cf, Ricardo ANTUNES, *op cit*.

Neste ponto, fica clara a diferença entre o trabalho em empresa pública e privada, estando a primeira presa à contradição material e ideológica de servir ao público como uma necessidade social e também estar atada ao capital, haja visto que o Estado, o "patrão", que paga o salário – era, por seu turno, o mandatário desta força na sociedade capitalista. Esta contradição incorpora à luta coletiva a necessidade de defesa da empresa, criando uma comunidade de interesses com o usuário. Isso porque interessava tanto ao trabalhador da empresa como ao usuário do serviço, que a empresa fosse bem, que estivesse administrada convenientemente e prestasse um serviço de qualidade e universal. Por isso, mais tarde, iremos observar o esforço do corpo dirigente em transformar o usuário em cliente, trazendo assim, a lógica capitalista para uma relação que é essencialmente social.

Seu peso relativo na economia, como um todo, será um outro componente que reforçará os laços de pertencimento à categoria. No caso do Metrô é notório o seu papel na mobilidade urbana no centro econômico e financeiro do país, fato que fica evidente quando sua atividade é paralisada por algum motivo.

Um elemento que diferencia esta camada média de funcionários e lhe fornece alguma homogeneidade enquanto um setor específico da classe trabalhadora é uma certa "ideologia" urbana nascida na década de 1960. Esta "ideologia" urbana não era privilégio deste setor; atingia o conjunto da estrutura social; mesmo a classe operária "clássica" tem pretensões de "mudar de vida", como vimos na expectativa das famílias dos primeiros metroviários da operação; mas a classe média trabalhadora urbana, localizada nestes serviços, por ter surgido ao mesmo tempo que tal ideologia era mais propensa a veleidades de mudar de escala social, fato alimentado por sua estrutura heterogênea e por políticas de gestão de pessoal, aplicadas conscientemente, que tendiam a "privilegiar" estes setores e afastá-los até fisicamente das capas operativas.

Mas de conjunto, o que identifica este setor da classe trabalhadora é o processo real de sua formação, ou melhor, de auto-formação, não podendo ser extraído *a priori* nenhum valor político de sua posição social, dependendo, este valor, da realidade social concreta que a envolve. Neste sentido não nos cabe extrapolar o conceito de aristocracia operária ou qualquer outro que seja, para explicar o processo de territorialização e espacialização do trabalhador metroviário no Brasil da década de 1970, reduzindo, desta forma, a vida como ela é a modelos que, aparentemente, "resolvem o problema" da complexidade do ser social, mas, na realidade, acabam por complicar mais ainda a compreensão das relações sociais estabelecidas.

Como classe média trabalhadora, a categoria metroviária não é homogênea, e continha na sua base os setores proletarizados que entraram no Metrô com a expectativa de ascensão social e mesmo de mudança de classe social, mas que logo perceberam que não seria pelo trabalho que o conseguiriam. Tinham um modo de vida próximo ao operário: moravam na periferia e viviam no bairro, não possuiam o hábito de ir ao cinema ou ao teatro, não tinham expectativa de viagens longas – a não ser para visitar a terra de origem e os parentes; não alimentavam o hábito da leitura, mas liam jornais populares, o que os tornava, no geral mais informados que a média operária e popular; eram francos em suas brincadeiras. Os melhores representantes deste setor operário era os trabalhadores na manutenção. Já os setores médios da empresa, expressão mais clara da moderna classe média, eram os funcionários da administração e uma parcela dos técnicos de nível superior que não tinham papel de chefia, que não usavam uniforme e trabalhavam em um horário razoavelmente flexível; eram "educados" a não se misturar com a "peãozada", cultivavam o hábito de ir ao cinema e ao teatro e moravam em bairros "mais nobres". Por fim, o estrato "superior" era composto pelos técnicos de nível superior que cumpriam um papel de chefia, que participam com os gerentes dos cursos de gestão de pessoal. Mais tarde a empresa rotulará estas funções com a epigrafe: "cargo de confiança" e pagará um adicional para que cumpram as orientações superiores sem complacência com os trabalhadores, selando estruturalmente um distanciamento maior destes estratos da categoria; fato que se evidenciará na diminuição de sua participação nas lutas coletivas, sob a pressão de perderem os privilégio.

A partir de seu território, cada uma destas camadas internas da classe média trabalhadora metroviária, irá estabelecer uma relação diferenciada com o processo de espacialização do trabalho como um todo. Neste contexto realçamos o fato de os operadores serem um elo concreto entre as dimensões pessoal e coletiva do trabalho – entre o processo de territorialização e de espacialização que esboçamos na introdução deste capítulo - na medida em que o ato de se tornar operador foi a mesma ação de tornar-se metroviário. Por sua vez, os operários da manutenção foram obrigados a despir-se de suas nomenclaturas e práticas ao incorporarem-se à categoria e os profissionais de formação superior resistem até hoje a se autodenominar metroviário. Ao perguntarmos para o médico, engenheiro ou arquiteto que trabalha como funcionário do Metrô qual sua profissão, eles não respondem de imediato que são metroviários. Também observamos que estes setores dividem-se enquanto sua representação sindical com muitos permanecendo nos sindicatos de "sua categoria", outros se filiando a dois sindicatos e alguns reconhecendo a representação majoritária.

Sintetizando: o operador de imediato torna-se metroviário, os trabalhadores da manutenção passam por um "ritual" até chegarem à compreensão coletiva do seu trabalho e as profissões de nível superior, apesar de fazerem parte do trabalho coletivo metroviário, resistem a ser incorporadas à "categoria metroviária".

III.1.2.3- A estabilidade relativa e o alargamento do horizonte do trabalho para o trabalhador

A fragilidade profissional dos metroviários resultava de uma condição sócio-profissional, como assalariados do setor de serviços, fortemente marcada pela precariedade das relações de trabalho no Brasil da década de 1960/70. Diferentemente do funcionário público, que possuía estabilidade no emprego, firmada por estatuto, conforme a Constituição, os demais assalariados estão sempre diante de um fato eventual: a demissão era um acontecimento que poderia se dar a qualquer momento.[52]

Os metroviários, mesmo pertencentes a uma empresa pública, não se beneficiavam do estatuto dos "funcionários públicos" do Estado. Vivem, na realidade, condição temporal, individual, delimitada pela manutenção ou pela ruptura com o emprego.[53] Eles não possuem a mesma condição de fragilidade dos "precários'"[54], porque possuem um estatuto de assalariado e um contrato de trabalho por tempo indeterminado, embora convivam com a precariedade sócio-profissional. A posição profissional de metroviário era uma condição dada pelo fato de pertencer a um espaço de trabalho; aquele que saíia ou era demitido, perdia tal posição profissional porque não encontrava outro lugar para trabalhar fora do Metrô. Desta forma o mesmo vetor que estabelecia sua fortaleza sindical, devido ao fato de não existir correlato profissional externamente à empresa, também determinava sua fragilidade emocional e profissional.

Nos primeiros anos a taxa de demissão no Metrô pode ser notada pelos dados de admissão e demissão de pessoal, que variavam em torno de 5% ao ano. A taxa mais baixa foi registrada no período entre 1983 e 1985 com 2,4%, e a mais alta em 1979-80, com 7,7%.de funcionários

---

[52] Cf, Alice ITANI, *op cit* , p. 69.
[53] Cf, Alice ITANI, *op cit* ,pp.70 e71.
[54] Alice Itani,em sua tese de doutorado elaborada nos anos 80, nos traz uma interessante descrição dos trabalhadores "precários" franceses, condição de trabalho, segundo ela, que vem sendo bastante difundida ultimamente: "Estes se definem por uma dimensão temporal da relação de trabalho, fixada por uma sucessão indefinida de contratos de trabalho com duração determinada. Ibidem.(p.71)

demitidos.[55] A edição extra do jornal Plataforma de dezembro de 1979 confirmava estas estatísticas. Nela podíamos ler que nos anos anteriores a esta edição, vários companheiros tinham sido dmitidos com a alegação da empresa que o funcionário não interessava mais para a Companhia. Segundo o jornal, a situação era de total insegurança e instabilidade, especialmente na área ligada à Operação. As declarações dos metroviários demitidos nesse período são testemunhos desta situação de insegurança reinante nos primeiros anos de operação do Metrô, mas também atestam o orgulho relativo ao pertencimento à categoria:

> Estou saindo. É mais uma atitude de arbítrio da chefia da OPM. Não é um caso isolado, e pouco tem a ver com o fato de pertencer à diretoria da AEMESP, pois minha demissão é tão injusta quanto foi a dos Operadores de Tráfego Pedro Marques e João Pessoa, Afonso Tadeu, Forniano, e outros. Para ser demitido injustamente, basta lutar por melhores condições de trabalho, ser gente, compreender as dificuldades de cada um...
>
> É por isso que o pessoal da OPM resolveu se organizar em diretorias de escala, para programar torneios de futebol, xadrez e excursões. Esse pessoal está, paulatinamente, sendo demitido... simplesmente porque não interessa ao Metrô que os Operadores de Tráfego sejam organizados. Eles temem a nossa força.
>
> Depois de quatro anos (...) conforta-me saber que o trabalho não foi em vão (...) Um abraço a cada um OT. Orgulho-me de ter sido um deles.. [56]
>
> "(...) essas poucas linhas são um alerta para que vocês se unam o mais breve possível, para fazer frente a estas arbitrariedades, pois não existe segurança nenhuma na Companhia... Sem mais, deixo aqui um abraço a todos e espero que vocês, como eu, se orgulhem de ter sido um metroviário.". [57]

Como podemos perceber, não havia estabilidade no emprego para os metroviários, mas a pesquisa de Alice Itani demonstra que a rotatividade variava, sendo que entre os bilheteiros, havia grande mobilidade interna chegando a ponto de, em 1989, oitenta por cento destes trabalhadores terem menos de um ano na função e 90% menos de dois anos. Segundo a pesquisa citada, existia "uma certa estabilidade" a depender do posto, como era o caso na OPM, dos supervisores e inspetores que estavam no topo da carreira, onde 60% na época, contavam com mais de dez anos de trabalho no Metrô. Do pessoal técnico, composto em sua maior parte de formados formados em engenharia, 52% possuíam mais de oito anos na função. Já o quadro da gerência média estava na Companhia há mais tempo, desde início dos anos setenta.[58]

---

[55] Cf, Alice ITANI, *op cit* p.131. Dados extraídos do *Censo da População Metroviária. São Paulo*: Cia Metropolitano de São Paulo, 1989.
[56] Joaquim DIRCEU Moreira Ramos, demitido em 06/12/79, *In* Jornal Plataforma, Edição Extra, ano III, dezembro de 1979.
[57] Luis Antonio FORNIANO, demitido em 07/12/79, *Ibidem.*
[58] Cf, Alice ITANI, *op cit* , pp. 131 e 132.

Todavia, mesmo ocorrendo demissões no Metrô é inegável que, por ser desde de seu início uma empresa Estatal ligada em um primeiro momento à Prefeitura e, a partir de dezembro de 1978, ao Governo do Estado, tem especificidades em relação à gestão de pessoal, que as diferia das empresas privadas; entre elas o fato destas empresas utilizarem as demissões, tanto as forçadas como as "voluntárias", como mecanismo de rebaixamento salarial, parte da estratégia de redução de custos. No Metrô, como vimos acima, pelos relatos dos operadores, as demissões tinham mais um caráter de tentativa de controle social sobre os trabalhadores, especialmente em relação aos operadores de trem. De qualquer forma a relativa estabilidade do emprego no Metrô vai determinar marcantemente sua gestão, já que a mobilidade não era parte de sua estratégia econômica, possibilitando um alargamento do horizonte da relação do trabalhador para com o trabalho que se instituía. Sem dúvida esta relativa estabilidade se dava no marco da contradição de uma empresa do Estado, de serviço público, ser gerenciada pelo capital, já apontada neste texto.

III.1.3 – O espaço do trabalho metroviário: o devir de uma categoria profissional.

Para a construção do trabalho como uma identidade para o trabalhador metroviário, também foi fundamental a territorialização das lutas que eles travavam no seu dia-a-dia e a institucionalização de suas entidades de classe. Mas a compreensão deste movimento da vai depender do aspecto espacial desta construção. Desta forma, como vimos na introdução deste capítulo III, a territorialização e a espacialização do trabalho convivem nos mesmos lugares e, apesar de terem temporalidades relativamente distintas - a primeira mais ligada ao passado e a segunda ao futuro - elas se "encontram" no presente. Em seguida discutiremos o devir da categoria metroviária, ou seja, sua espacialização, partindo dos territórios conquistados, usando como fonte primária de informação os jornais e boletins de suas entidades de classe, que refletem de maneira sistemática os sentimentos do trabalhador coletivo.

III.1.3.1 - Os primeiros anos

Foi no ano de 1969, sob a vigência do Ato Institucional Nº 5 (AI-5)[59], que - entre outras barbaridades - no seu artigo 5º suspendia todos os direitos políticos no país, sendo que o parágrafo

[59] O Ato Institucional Nº 5 foi assinado pelo Marechal Artur da Costa e Silva, então presidente do Brasil, no dia 28 de dezembro de 1968 suspendendo as garantias constitucionais e fortalecendo a caráter militar da ditadura que se instaurou no país em 1964.

2º deste mesmo artigo era explícito em suspender o direito de votar e ser votado nas eleições sindicais, e o 3º proibia terminantemente as atividades, reuniões e manifestações "políticas", sob pena da aplicação de medidas de segurança, tais como: liberdade vigiada, proibição de freqüentar determinados lugares e a prisão; que os metroviários começam a se organizar enquanto categoria, como relata Itani:

> Surge a Associação dos Metroviários, criada por alguns técnicos e operadores... As primeiras ações se deram durante o período da construção do Metrô, atravessando condições políticas adversas... Mesmo com tais interdições um dos primeiros acontecimentos deste coletivo foi uma festa de Natal em 1969.[60]

A Associação surge de fato como entidade para fins culturais e sociais com o nome de Metrô Clube, em 25 de fevereiro de 1970 (ver quadro 2), com uma certa anuência da direção do Metrô e começa a editar o jornal Tatu, cuja edição de 30 de julho de 1975 (Imagem 6) expressa bem o momento político e profissional vivido pela categoria com a frase: "ser ou não ser, eis a questão".

Imagem 7:

Jornal do Tatu : órgão oficial do Metrô Clube



Fonte: Arquivo do Sindicato dos Matroviários

A figura do Tatu, representando o metroviário que trabalha debaixo da terra, ainda sem face definida e experimentando qual "máscara" se encaixaria melhor na personagem, era uma representação perfeita do momento de formação da categoria, mas expressava também a transição

[60] Alice ITANI, *op cit*, p.74.

da forma de organização que estava em discussão naquele momento. Em novembro de 1975, através uma assembléia geral, os metroviários decidem pela constituição de uma organização com caráter de classe mais definido, embora oficialmente ainda com fins culturais, elegendo a Comissão Provisória da Associação Civil dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Metroviário do Estado de São Paulo (AEMESP), em substituição ao Metrô Clube.

Já no início do ano seguinte, março de 1976, um ano e meio depois do início da operação comercial do Metrô, e contrariando as determinações do AI-5, fci eleita com impressionante participação de 1496 votantes, a primeira diretoria da AEMESP. A chapa eleita tinha uma clara definição pela criação do sindicato e sua votação representou um passo importante neste sentido. Neste ritmo, a assembléia Geral Extraordinária de 26/07/76 aprovava a transformação a AEMESP de Associação Civil em Associação Profissional dos Trabalhadores em Empresas de Transporte Metroviários da Estado de São Paulo mantendo a sigla AEMESP. A "cara" do metroviário estava se definindo, e o jornal "O tatu" passa a se chamar Plataforma (imagem 7), que se propõe a ser um reflexo, um veículo e uma força. Reflexo porque espelhava o ponto de vista dos metroviários; veículo porque fazia circular idéias; força porque unia a categoria[61].

[61] Jornal Plataforma, julho de 1976, primeira página.

Imagem 8:

Jornal Plataforma nº 1 – setembro de 1976



Fonte: Arquivo do Sindicato dos Metroviários

A luta se terriotorializava também nas reinvindicações e nos novos métodos de organização. Assim, em 28 de agosto de 1978, se reliza, com 500 metroviários, pela primeira vez na história do Metrô, uma Assembléis Geral dos funciona´rios da Companhia, para discutir os problemas salariais. E em 1979, a categoria participa do histórico ato de 1º de maio no estádio de Vila Euclides, em São Bernardo do Campo, e na presença de 150.000 trabalhadores o presidente da AEMESP faz o seguinte discurso:

> Nós, trabalhadores do Metrô, temos consciência das limitações de atuação dos Sindicatos. Mas, companheiros, mesmo sabendo da podridão que é nossa estrutura sindical, estamos lutando para conseguir nosso sindicato. Dentro dessa estrutura, seremos mais uma voz atuante para modificá-la completamente...
>
> Companheiro, esta é a democracia que temos: sindicalistas eleitos pelos trabalhadores são cassados... diversos companheiros são despedidos de seus empregos... As demissões têm endereço certo: todos aqueles que, no fundo, com sua ação, ameaçam esta estrutura autoritária...
>
> Nossa total e irrestrita solidariedade aos companheiros sindicalistas do ABC, cassados. Por um Sindicato dos Metroviários.[62]

No bojo das lutas sindicais do ABC paulista, os metroviários definem suas reivindicações básicas, que foram encaminhadas à Companhia: reajuste trimestral de salário de acordo as DIEESE; piso salarial; transporte gratuito; redução da jornada para os trabalhadores em turno de revezamento; igualdade de tratamento entre o pessoal da manutenção e administração; convênios médicos; creches; qüinqüênio e melhoria da qualidade da alimentação. Esta lista de reivindicações, faz parte dos benefícios que, nos dias atuais, são apresentados como benesses pela empresa, entretanto, todos estes itens foram conquistados através da luta coletiva, elemento de fundamental importância para a construção do caráter da categoria.

Em 1980, a luta sindical se radicaliza, o qual podemos sintetizar pelo trecho abaixo, o Manifesto ao Povo Brasileiro, editado pelo Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo:

> Paramos as máquinas para que nos ouçam! E continuaremos parados até que parem de usar a força e venham dialogar e democraticamente buscar soluções negociadas.
>
> É possível que nosso direito de lutar tenha como resposta do governo e dos patrões a intervenção no sindicato, a prisão de companheiros e o terrorismo da repressão. Com sua intransigência, os patrões estão cavando sua própria derrocada...
>
> Sempre fomos explorados, somos oprimidos, mas não vencidos. Lutamos por um sindicalismo livre, sem controle do governo, sem pelegos que pensam pela cabeça do patrão...
>
> Nossa luta não tem recuo, nossa greve não tem trégua...
>
> Trabalhador unido jamais será vencido!!![63]

Neste clima de ascenso das lutas operárias, na assembléia dos metroviários de janeiro de 1980, aparece mais claramente o peso da manutenção nas mobilizações: das cerca de 300 pessoas presentes, 184 eram do Pátio de Manutenção do Jabaquara. Neste mesmo ano, na

---

[62] Plataforma, nº14, maio de 1979.

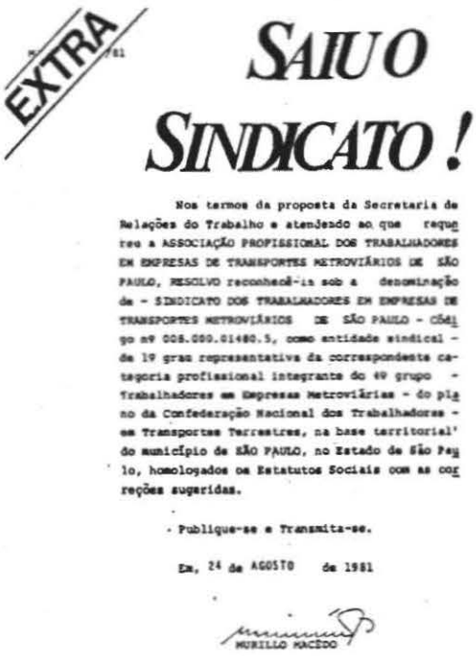
[63] Plataforma, nº21, abril de 1980. Manifesto ao Povo Brasileiro, publicado em 15 de abril de 1980 pelo Sindicato de São Bernardo.

Campanha Salarial, serão criadas comissões que dirigirão de fato esta luta e, como verificamos no editorial do Plataforma, pela primeira vez na história "companheiros sentaram-se à mesa, representando a categoria para negociar"[64].

Como podemos notar no discurso do presidente da AEMESP, reproduzido acima, se fortalecia entre os trabalhadores a percepção da necessidade de ir além da estrutura sindical e política estabelecida. Na verdade, a política estava nas ruas, e as discussões, dos bares ao local de trabalho, eram sobre a necessidade de derrubar a ditadura e criar uma central sindical que unificasse a luta dos trabalhadores. Depois de muita polêmica, em agosto de 1981, se realiza a Conferência Nacional das Classes Trabalhadoras (CONCLAT), com o intuito de fundar a Central Única dos Trabalhadores (CUT). Apesar dos debates ocorrerem em todo o país, São Paulo era o principal palco das discussões por concentrar as principais lutas metalúrgicas, que recolocaram os trabalhadores no centro do cenário político do país. E os metroviários estavam fisicamente ao lado dos metalúrgicos; para muitos, por ter um parente ou amigo metalúrgico, mas também como classe social participa ativamente dos debates reforçando sua identidade

Imagem 9:

Bilhete Extra – 24 de agosto de 1981



EXTRA

SAIU O SINDICATO!

Nos termos da proposta da Secretaria de Relações do Trabalho e atendendo ao que requereu a ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS DE TRANSPORTES METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO, RESOLVO reconhecê-la sob a denominação de - SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS DE TRANSPORTES METROVIÁRIOS DE SÃO PAULO - Código nº 008.000.01480.5, como entidade sindical - de 1º grau representativa da correspondente categoria profissional integrante do 4º grupo - Trabalhadores em Empresas Metroviárias - do plano da Confederação Nacional dos Trabalhadores - em Transportes Terrestres, na base territorial' do município de SÃO PAULO, no Estado de São Paulo, homologados os Estatutos Sociais com as correções sugeridas.

- Publique-se e Transmita-se.

Em, 24 de AGOSTO de 1981

MURILLO MACÊDO

Fonte: Arquivo do Sindicato dos Metroviários.

[64] Ibidem, editorial, p2

III.1.3.2 – Saiu o sindicato

Como podemos ver na imagem 8 em agosto de 1981 o Ministério do Trabalho reconheceu o Sindicato dos Metroviários. Depois de anos de luta institucionaliza-se a organização de contemplando, no marco da legislação vigente, o quadro de representação oficial da categoria. No mês seguinte, em 29 de setembro, realiza-se a 1ª Convenção para construir a chapa que concorrerá à eleição para a diretoria da entidade no início de dezembro. Em novembro de 1981 o suplemento do Bilhete divulgava o Logotipo do Sindicato[65], criado pelo funcionário locado no Pátio Jabaquara Marinaldo Feitosa Pimentel.

O simbolismo entre a apropriação da identidade do metroviário estava presente na construção de entidade de classe, e não podia ser diferente. Desta forma, os componentes, equipamentos e formas de representação da empresa são transformados e tomados pelos trabalhadores. A plataforma de embarque das estações do Metrô se transformou no nome do jornal do sindicato: O Plataforma, que encarna um sentido reivindicativo e de plataforma para as idéias dos funcionários; o Bilhete, que era o instrumento técnico que era vendido aos usuários, passa a ser a denominação do panfleto oficial do sindicato, com a agilidade comunicativa de um recado. E o logotipo da Companhia se transmuta pela criatividade do trabalhador, como podemos ver no quadro 3 abaixo.

Quadro 3:

Evolução da logomarca metroviária



Fonte: Elaborada pelo autor

A imagem das setas verticalizadas que foram construídas cartesianamente a partir de dois quadrados foi virada para a horizontal e se transformou em um punho fechado, ícone da luta revolucionária. A cor passa ao vermelho das bandeiras. A marca do Metrô é envolvida pela mão do

[65]O Concurso para o logotipo foi realizado no segundo semestre de 1976 com a participação de 143 trabalhos. (Plataforma, nº 1, setembro de 1976)

trabalhador e é apropriada por ninguém mais do que um funcionário da manutenção. A sintática presente na transformação do símbolo era atual e fazia parte do contexto geral das lutas, em um momento de fortalecimento da representação política da classe trabalhadora brasileira. A idéia de controle da produção estava presente nos discursos e na consciência de classe e brotava do tipo de trabalho que se estabelecia.

No dia 21 de julho de 1983 os metroviários participam da Greve Geral, onde paralisam 70% da empresa[66], contra a política econômica do Governo Federal, em especial ao decreto 2.045 que cortava na prática 25% dos reajustes salariais, e pela autonomia e liberdade sindicais. A primeira greve dos metroviários, desta forma não será exatamente corporativa, mas sim uma luta de caráter político contra o regime ditatorial e uma luta econômica geral, identificando nas medidas do governo central do país os seus problemas salariais e de degradação da empresa. Desta forma, a conformação de sua consciência como categoria profissional e de classe, enquanto classe trabalhadora, que se espacializavam concretamente, é explicitada através da ação conjunta na luta por interesses comuns.

A resposta do governo a esta Greve foi a intervenção no sindicato[67], com o afastamento de toda a diretoria. Sua administração passou a ser exercida automaticamente por um interventor nomeado pelo Ministério do Trabalho. Foi instaurada também uma Comissão de Inquérito para apurar a responsabilidade da diretoria na greve, a qual forneceria a base para o Ministério do Trabalho cassá-la ou não, definitivamente. Em um momento de ebulição política, com a luta pelas "Diretas Já" nas ruas, a intervenção acaba por fortalecer outros instrumentos de organização que foram utilizados para driblar a medida de exceção, tais como: as Comissões Paritárias, os delegados sindicais e o Conselho de Representantes dos Empregados (CRÊ), organismo por meio do qual os trabalhadores participavam das reuniões da diretoria da empresa. A dialética do ascenso das lutas dos trabalhadores acaba por inverter a lógica da intervenção que tinha por finalidade reprimir estas mesmas lutas e a organização dos metroviários, inaugurando um momento que talvez possa ser entendido como o período de maior conquista para a categoria, com novos métodos de luta, como procuramos demonstrar sinteticamente no quadro que segue.

[66] Suplemento Informativo nº 24, São Paulo, 12 de agosto de 1983.
[67] No dia 2 de maio de 1984 termina a intervenção do Ministério do Trabalho (ver quadro 2 – cronologia de eventos).

Quadro 4:

Novas formas de luta e conquistas dos metroviários (1984/1988)

Mês/ano	Conquista	Forma de luta
Maio 1984	•Até 11% acima do que determinava o decreto 2065; [68] •Aditamento facultativo de 20% do salário; •Ampliação do quebra de caixa (AO-II e AO-IV); •Ampliação do convênio creche; •Aumento do abono de férias; •Introdução do serviço de prótese nos convênios;	•Carta aberta ao público (1); •Manifestação de mil metroviários no MI; •Paralisação de 1hora por setores (2); •PA's nos trens e estações (3); •Tirada de uniforme do pessoal operativo (4);
Novembro 1984	• Supera o decreto 2065 conquistando 100% para todos; •Implantação da política de abonos por faixa salarial;	•Acampamento de 12 diretores no MI; •Utilização do adesivo de campanha (5) •Paralisação por setor; •Tirada de uniforme do pessoal operativo; •Passeata com 2000 (Obra, CCO e sede); •Carta aberta à população; •Liberação dos bloqueics, com PA's (6);
Maio 1985	•3% de produtividade acima do decreto 2065; •2% de reposição; •A partir da 3ª h. trabalhada 100% de hora extra; •Estudo para redução de jornada; [69] •Creche; •Aumento do piso acima dos 100% do INPC; •Aumento da gratificação de férias; •Introduz serviço de ortodontia e homeopatia; •Plano de assistência do excepcional; •Afastamento de dois diretores para atividade sindical; •Liberação de metroviários para cursos e congressos; •Não punição e não desconto das paralisações e dia de greve	•Três assembléias públicas no saguão da Sé; •Três Cartas Abertas à população; •Manifestação de 2000 em frente ao MI; •Manifestação com 2000 no TRT no julgamento da Greve; •Manifestação no Palácio do Governo; •Operação Padrão; •Paralisação do sistema por 10 min., com participação do pessoal administrativo, PA's e tirada de uniforme; Fixação de cartazes nas bilheterias; •Greve de 24 horas (7); •Vigília de 1000 trabalhadores no sindicato;
Novembro 1985	•1% de produtividade retroativo a maio; •Hora extra a 100% a partir da 1ª hora; •Estabelecimento d qüinqüênio; •4 abonos de 20% e dois de 26% do salário;	•Paralisações setoriais; •Manifestação no Pátio, quando visitava o governador;
Março 1986		1º Congresso dos Metroviários (8);
Maio de 1986	•Adicional de periculosidade; •Redução da jornada da OPM de 42h30 para 37h20; •Aumento real de 2% e correção de 100% do INPC; •Quebra de caixa abrangendo mais funções; •Aumenta para 80% a parcela da empresa no Metrus; [70] •Ortodontia e prótese: a empresa aumenta a contribuição de 35% para 70%; •Complementação para o auxílio doença; (100% 1º ano); •Adicional para trabalho em rodízio de 3%;	•Três dias de Greve •Concentração em frente ao MII; •Operação Carga Máxima; •Paralisações setoriais; •Manifestação no Palácio do Governo;

[68] O decreto 2065, que foi um dos motivos da Greve Geral de julho de 83, determinava, entre outros ataques, o teto de 100% do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) para as faixas salariais mais baixas.

[69] Por força de acordo coletivo complementar celebrado entre o Sindicato dos Metroviários e a Cia. Do Metrô assinado em 09/07/85; no segundo semestre de 1985 foi realizada uma pesquisa elaborada pelo Departamento Intersindical de Estudos e Pesquisas de Saúde e dos Ambientes de Trabalho (DIESAT) entre os funcionários da então OPM – operação e movimento –, mais precisamente entre os trabalhadores do movimento. A pesquisa redundou num relatório que foi apresentado ao Sindicato no ano de 1986.

Cláusula 28ª do complemento de acordo coletivo assinado em pelo Sindicato dos Metroviários e c Cia do Metrô: "Jornada de trabalho dos Operadores e trem – O Metrô firma o compromisso de realizar estudos técnicos envolvendo a duração da jornada de trabalho, o tempo de permanência na cabine; a rotação da escala e o tempo de permanência na função para operadores de trem com a participação do Sindicato e do DIESAT".

Agosto de 1986	•Enquadramento de 314 trabalhadores na "Relação Nominal da Primeira Etapa do Adicional de Periculosidade";	•Operação Periculosidade (9);
Maio 1987	•Conquista da escala 4x2x3; •Contratação de 254 novos empregados;	•Mais de 80 setoriais; •Denuncia à população sobre a degradação do sistema;
Setembro 1987	•Contra a degradação do Metrô; •Contra a demissão do operador de trem Fain;	•Greve de 24 horas (10);
Novembro 1987	•Equiparação salarial entre funções; •46,6% acumulados nos meses 11 e 12 de 1987; •26% de abono em novembro; •Cesta básica 20% subvencionada;	•Paralisação de 10 min.; •Cartas Abertas e PA's; •Mini-comícios e cartazes nas estações; •Passeata de 4000 na Av. Paulista;
Agosto 1988	•Jornada de 6 horas para turnos de revezamento.	•Caravana á Brasília - Constituinte;
Outubro 1988		•Paralização de 10 min.; •Ato na inauguração da Estação Itaquera; •Paralização de 24h, de advertência
Novembro 1988	•Escala 4x2x4 para toda operação, com a conseqüente redução da jornada para 36h semanais; •40 h semanais para a manutenção e Obras; •Anuênio de 1% a partir do 5º ano trabalhado; Cesta básica subsidiada em 50%; •Complementação integral do salário por auxílio doença; •Primeira parcela do 13º em janeiro; •Abono de férias de 70%.	•Passeata de 5000 saindo do CCO; •Greve de 4 dias (11);

Fonte: Jornais: "O Tatu", Plataforma e do Usuário. Elaboração do autor.

As indicações numéricas entre parênteses são tratadas no texto a baixo.

O interessante quando remontamos essas lutas é procurar perceber que as conquistas que dão consistência ao ser metroviário, do orgulho de trabalhar e ser reconhecido enquanto profissional, fizeram parte das reivindicações dos trabalhadores e não de dádivas advindas de um novo modelo de gestão nas empresas públicas. O importante, neste caso, para a espacialização do trabalho é o componente da luta coletiva, é o sentir-se junto mesmo quando as ações eram diferenciadas. Neste "vir a ser", o metroviário, meandrando por um território que lhe é inóspito - porque segmenta a realidade em parcelas funcionais, forçando sua percepção do mundo para esta escala local - consegue retomar a totalidade espacial somente através de suas lutas, que relataremos sinteticamente a seguir.

A Carta Aberta (1) é um veículo de comunicação, na forma ágil de panfleto ofício, da categoria para os usuários do Metrô, que se tornará, junto como Jornal do Usuário (tablóide mais elaborado), num instrumento de luta fundamental da categoria, por onde deveria se expressar a ligação orgânica do trabalhador e do trabalho metroviário nas suas necessidades comuns.

---

[70] Em 15 de janeiro de 19/85 a empresa havia criado o Instituto Metrus ligado á ela, ara cuidar da previdência e do Plano

Com a Paralisação Setorial (2), inicia-se uma prática organizativa e de luta dos trabalhadores nos locais de trabalho. Elas serão intercaladas, mais tarde, com a tática do "Café com o Vizinho" que consiste na ida de setores inteiros a uma seção determinada no horário do café, realizando-se ali uma reunião coletiva. A prática foi adotada diante da existência do "Café com o Presidente", onde trabalhador podia "agendar" conversas, no café, com o presidente da empresa. Genialmente, um trabalhador se perguntou: "Por que participamos deste 'café com bobagem', ao invés de fazer o café entre nós mesmos?" [71] A partir da década de 1990, o "café" será realizado também com o usuário, nas estações durante a operação. De conjunto, esta será uma prática mais voltada para as chamadas "áreas fixas" e será apropriada principalmente pelo pessoal da manutenção, onde ocorreram as setoriais e "cafés com vizinhos" massivos.

PA's[72] nas estações e trens (3): esta foi uma ação vinculada estritamente à função dos operadores de trens e agentes de estação. Será duramente reprimida pela empresa com punições individuais na medida que o PA e acionado pelo funcionário isolado na cabine do metrocarro (trem) ou da Sala de Serviços Operacionais (SSO), nas estações.

Tirada de uniforme e adesivos na operação (4 e 5): forma de luta que se apropria do território de trabalho, na medida em que no processo de organização da luta prévio às greves o pessoal das estações não pode realizar Setoriais, devido ao seu sistema de trabalho com o público. A tirada de uniforme unifica a categoria dividida funcionalmente e territorialmente, de acordo com seus procedimentos de trabalho, assim, enquanto uns paralisam nas setoriais, que é uma forma de luta sem visibilidade externa, as estações tiram o uniforme e usam adesivos dando visibilidade para aquela forma de luta.

Liberação dos Bloqueios (6): esta forma de luta será fortemente reprimida por todo aparato de Estado na medida em que mexe com a propriedade. Em 1984 será possível sua realização devido ao clima social da luta pela "Diretas Já".

Greve massiva de 24 horas em maio de 1985 (7): esta foi a primeira greve específica da categoria. Foi decretada numa assembléia com três mil metroviários, dos quais 1000 foram para o sindicato ficando em vigília por toda a noite e ajudaram a organizar a paralisação que se iniciou a zero hora de 3 de maio de 1985, com 95% de adesão (Sede, 95%; Pátio, 97%; Obras, 65%; CCO,

---

de Saúde dos metroviários, sendo esta uma das grandes conquistas da categoria.

[71] Entrevista com funcionário da manutenção feita pelo autor em 2004.

[72] *Public Audiction:* sistema de autofalantes das estações, para comunicação interna e com usuários.

95%; OPM, Norte-Sul e Leste-Oeste, 100%; Estações, 90% e Terminais, 95%). A luta não acaba com o fim da greve porque a empresa inaugura também a tática, que será permanente, de recorrer à Justiça, entrando com pedido de dissídio ao TRT. Na verdade, foram dois os pedidos de dissídio: um efetivado pelo Ministério Público alegando "necessidade da manutenção da ordem pública" e outro feito pela Cia. pedindo a "ilegalidade da Greve".

Primeiro Congresso Metroviário (8): o Congresso dos trabalhadores, será estatutariamente o órgão máximo de deliberação da categoria, significando um avanço muito grande em sua organização e conseqüentemente na sua estruturação enquanto classe, na medida em que é um momento de reflexão coletivo mais aprofundado sobre os temas de interesse. A partir deste Primeiro Congresso, realizado nos dias 14, 15 e 16 de março de 1986, ocorrerão normalmente em intervalo de três em três anos, com um período prévio em que os trabalhadores podem editar teses que serão publicadas para toda a categoria e, teoricamente, com base nelas se elege os delegados que participam do Congresso para deliberar sobre os temas propostos. Neste primeiro, por exemplo, entre outras coisas, se decidiu pela participação dos metroviários no II Congresso Nacional da Classe Trabalhador (II CONCLAT), que se realizou em março deste mesmo ano em Praia Grande, São Paulo, dando mandato aos oito delegados eleitos filiarem o sindicato à Central Geral dos Trabalhadores e a participarem da direção desta Central Sindical.[73]

Operação Periculosidade (9): efetivada por decisão de Assembléia Geral, como método de luta para que o Metrô cumprisse o acordo de maio de 1986, referente à efetivação do pagamento de adicional de 30% para 3600 funcionários que trabalham em áreas de risco. A Operação Periculosidade se iniciou a partir da zero hora de 14 de agosto de 1986 e consistiu na organização de Comandos por Setores, que elaboraram os procedimentos para não se trabalhar nas áreas consideradas de alto risco. Durante este dia o pessoal das estações e os operadores de trens transmitiram PA's à população informando da luta e foram afixados cartazes nas estações com o mesmo fim.

[73] A fundação da CGT consumou a divisão da nascente Central Única dos Trabalhadores (CUT), rachando o movimento sindical entre os considerados "pelegos" representados pela figura do famoso Joaquinzão presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo, que se elege também presidente da CGT e o então considerado sindicalismo combativo e classista representado por Lula do sindicato dos Metalúrgicos do ABC paulista que foi votado como presidente da CUT. Esta decisão do Congresso dos Metroviários foi devida ao peso político da corrente sindical Unidade e Luta, ligada ao Partido Comunista do Brasil (PCdoB) que na época optou por se aliar a CGT.O segundo Congresso, realizado entre os dias 1 e 4 de setembro de 1988, os delegados votam a desfiliação da CGT, com a indicação para a filiação a CUT, com a proposta de realização de um plebiscito para decidir a qual central o sindicato deverá se filiar.

Luta Contra a Degradação do Sistema (10): a degradação do sistema causava profundo impacto sobre os trabalhadores, partcularmente àqueles que trabalham em contato direto com os usuários,como é demonstrado pelo seguinte relato retirado de um Bilhete publicado em março de 1986:

> Nos últimos meses, as falhas operacionais como longas paradas de trens, escadas rolantes quebradas, excesso de filas nas bilheterias, vêm se avolumando...levando o usuário à irritação e a culpar o metroviário (...) O problema tem trazido graves conseqüências de ordem física e psicológica aos nossos companheiros operativos. [74]

Em resposta a esta quadro, o sindicato distribuiu um Jornal do Usuário denunciando a absoluta falta de pessoal nos quadros funcionais. Para se ter uma idéia, cada metroviário atendia em 1981, cerca de 92 mil usuários e em 1986 esta relação passou para 131 mil por dia. Durante o ano de 1987, os trabalhadores constatam que o conceito do Metrô como transporte, rápido seguro e eficiente estava se perdendo nas lembranças dos anos 70. Outra face da degradação do serviço se expressava internamente, no achatamento salarial, na evasão de quadros e nas condições de trabalho dos metroviários. São os próprios metroviários que salientavam a disparidade dos salários praticados no período dos anos 70: bem mais altos que os de mercado e bastante diferentes daqueles da segunda metade da década de 80.Os trabalhadores entrevistados por Alice Itani se recordam com saudade dos salários do período da implantação do Metrô[75]. No mesmo sentido aponta um estudo apresentado em março de 1984 pela Comissão Paritária para Estudo da Redução da Jornada de Trabalho de 8 para 6 horas para o pessoal que trabalhava em turno ininterrupto, constituída por representantes indicados pela empresa e pelo Sindicato dos Metroviários (12), onde se lia:

> São perceptíveis as diferenças entre a trabalho executado anteriormente e a realidade atual. O trabalho operativo passou por várias fases, desde a motivação ocasionada pela implementação de um novo sistema e nova filosofia de transporte de massa, passando pela transição que foi a expansão do sistema e configuração do Metrô como parâmetro de qualidade de serviços, quando os funcionários ainda eram tratados com certa deferência até atingir a situação atual, na qual o quadro operativo mantém o nível de serviço apesar da saturação da oferta, que significa uma sobrecarga de trabalho com todos os danos no elemento humano".[76]

A pesquisa feita pela DIESAT também relatava a opinião de muitos metroviários: a valorização do trabalho começou a decair nos últimos anos a partir dos anos 80. Os fatores que

[74] Bilhete, nº79, 14 de abril de 1980.
[75] Cf, Alice ITANI, *op cit*, p.125

contribuem para que os entrevistados identifiquem essa "decadência da empresa" ligavam-se à desvalorização da carreira, ao desgaste físico e emocional e ao baixo salário.[77]

Para discutir esta situação, no dia 17 de março de 1987 realizou-se na Assembléia Legislativa do Estado, por iniciativa do Sindicato e do CRE, o Seminário sobre a Degradação o Metrô, o qual constatou que o aumento de demanda impunha a necessidade de contratação de mais funcionários; que a prática do planejamento deveria se desvincular dos prazos políticos e se embasar em critérios econômicos e técnicos e que se fazia necessário a imediata instalação de novos equipamentos de manutenção. Diante da mobilização dos trabalhadores, a direção da empresa se comprometeu em elaborar um Plano de Cem Dias. No entanto, no mês de agosto, ocorreram seqüencialmente quatro acidentes graves: o primeiro no dia 13, devido ao rompimento do terceiro trilho[78] na Estação Armênia. No mesmo dia, uma composição descarrilou na Estação Tiradentes e acorreram problemas na ventilação no CCO, quase comprometendo o funcionamento dos computadores. E, por fim, no dia 26 de agosto, caiu o suporte de rodas de um trem na Estação Santa Cecília.

A empresa não reconhece a existência do processo de degradação e como resposta demite o funcionário que operava o trem no acidente 13 de agosto, acusando-o de ter atropelado uma Máquina de Chave[79], fato que supostamente teria causado o impacto ao Terceiro trilho. No dia 04 de setembro os trabalhadores realizam uma greve contra a degradação do sistema e pela readmissão do operador demitido[80].

Greve de novembro de 1988 (11): esta greve foi expressão do esgotamento de um padrão de relacionamento com a empresa. Neste período emerge o projeto de privatização da Companhia e se redefine o pacto com as empreiteiras que passam a ter mais poder, otimizando a drenagem de recursos para as empresas privadas com a aquisição e implantação de equipamentos e instalações suntuosos, como os da Linha Paulista.

---

[76] Comissão Paritária *apud* Edith Seligmann SILVA, Agda Aparecida DELIA e Leny SATO. *Condições de Trabalho e Saúde em Funcionários da OPM do Metrô de São Paulo.* São Paulo: DIESAT, 1986, p.10.
[77] Cf, DIESAT, p45.
[78] Terceiro Trilho: equipamento posicionado do lado esquerdo das vias permanentes, responsáveis pela transmissão de energia elétrica para os metrocarros.
[79] Máquina de Chave: equipamento de via responsável pela transposição das composições de uma via para outra e pelo alinhamento de rota.
[80] Jornal Plataforma, nº51, dezembro de 1987.

Segundo o Jornal Plataforma de julho 1989, a greve do ano anterior havia esfacelado a organização sindical dos metroviários: "Perdemos centenas de ativistas e a diretoria do sindicato não consegue, com o número de diretores que dispõe, tocar seu serviço a contento"[81]. Um diretor da atual gestão do sindicato (2004) relata da seguinte forma o clima durante aquela greve:

> "Essa greve de 88 foi fogo. Naquele tempo até supervisor de estação fazia greve, todo mundo parava. Foram duas listas de demissões, a primeira tinha uns 350, era um terror (...) depois veio a segunda, com uns 180 companheiros. Aí o pessoal começou a voltar, com medo, começou a trabalhar. No quinto dia, a gente resolveu voltar a trabalhar (...), mas, tinha gente revoltada que não queria voltar; que jogou a carteirinha do sindicato na mesa que ficava no palco da quadra dos bancários, onde eram feitas as assembléias (...) Mas mesmo assim foi um monte de gente embora (...) Depois, o pessoal que era cipista e diretor do sindicato, um ou outro que estava de férias voltou (...) mas só 50. Mais de 300 foram embora mesmo". [82]

III.1.3.3 - Final da década de 1980: alguma coisa além.

O ano de 1988 esta prenhe de simbolismo para o conjunto da classe trabalhadora. Neste ano, por exemplo, sob o Governo de José Sarney, o Exército invade a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) para pôr fim a uma greve de ocupação, que reivindicava salário, assassinando os operários Willian, Valmir e Barroso. O caráter reivindicativo daquela luta não justificava a dureza e a brutalidade da ação governamental, afinal, a ditadura havia sido derrubada quatro anos antes. O que estava em jogo em fins da década de 80 era a necessidade do capital de implantar um novo modelo, que ficou conhecido posteriormente como neoliberal, e que traria profundas conseqüências espaciais e para o mundo do trabalho. Este modelo já campeava em países como o México, Chile e Argentina. Mas, no Brasil, encontrava resistência de uma classe trabalhadora jovem e que havia saído da luta contra a ditadura com um grau de organização inaudita.

Normalmente, esses profundos processos reestruturadores começam a ser gestados muito antes de terem uma visibilidade pública. Quando aparecem já estão formatados conclusivamente e a resistência à sua implantação está deveras debilitada.

Neste caso, o setor siderúrgico foi escolhido para iniciar o processo de privatização, como podemos comprovar analisando o Relatório de Atividades do Programa Nacional de Desestatização de 1995, publicado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES). Assim, somente três anos após a tragédia de Volta Redonda, onde está localizada a CSN, as primeiras privatizações

[81] Jornal Plataforma julho de 1989.
[82] Entrevista realizada com diretor do sindicato pelo autor em setembro de 2004.

saem do papel e, em 1991, são privatizadas a Companhia Siderúrgica do Nordeste (Cosinor), a Usina de Minas Gerais (Usiminas) e, em 1993, a "CSN foi comprada por 1,05 bilhão de reais, dos quais 1,01 bilhão em 'moedas podres' – vendidas aos compradores pelo próprio BNDES, financiadas em 12 anos".[83]

Para os "trabalhadores metroviários", o ano de 1988 também está marcado em suas consciências. É o ano em que o Estado intervém em uma greve reivindicatória, dissolve o CRE e demite centenas de funcionários. Estes fatos, particularmente as demissões, são amplamente citados nas entrevistas e são recorrentemente lembrados quando se acirra o confronto com a empresa, como pudemos comprovar participando de assembléias de campanha salarial.

A decisão macro-econômica de implantar a doutrina neoliberal no Brasil está por trás destes dois eventos e segue dois caminhos que levam ao mesmo lugar: um o da modificação do papel do Estado em relação à economia, tendo como um dos seus pontos centrais a política de privatização; outro foi na escala da produção, com a introdução das normas flexíveis de gestão, baseada de maneira geral no modelo toyotista, e na desestruturação e desregulamentação do mercado de trabalho. Esta determinação não podia deixar de fora nenhuma empresa ligada ao Estado. A questão era o ritmo de implementação, uma questão tática, no marco daquela estratégia política.

A escolha das empresas estatais produtivas para a iniciação das privatizações continha componentes locacionais relacionados com a alienação que o conjunto da população tem em relação a esses trabalhos. Por exemplo, poucos têm contato direto ou sabem como são produzidos ou de onde vêm as folhas de flandres utilizadas para o fabrico dos automóveis. Este distanciamento faz com que as pessoas não dêem a devida importância ao o que ocorre com uma empresa que está incrustada entre as curvas do Rio Paraíba do Sul, como no caso da CSN.

Mas quando se trata de um serviço público é diferente. A começar pela não separação espacial entre quem produz e quem consome o serviço e terminando, no caso do Metrô, pela ótima imagem que o usuário tem do serviço, passando por seu aspecto social e por questões jurídicas e constitucionais. Assim, o Programa Nacional de Desestatização foi dividido em ciclos: primeiro as estatais produtivas, que preparavam o terreno para o segundo ciclo, que seria dos serviços públicos na órbita do governo federal, seqüenciado pelo terceiro ciclo que envolveria o incentivo a estados e

[83] Aloysio BIONDI, *op cit*, p.25.

municípios buscarem parcerias com o setor privado, como podemos confirmar no Relatório de Atividades de 1995:

> Devido à escassez de recursos do governo ao final da privatização do setor produtivo, a desestatização de serviços públicos passou a ser prioritária (...) Esta nova fase de privatização, relativa aos serviços públicos, apresenta maior complexidade do que a anterior (...) Nesse sentido, foi fundamental a aprovação da Lei 8. 987, que definiu o novo regime de concessão e permissão de serviços públicos.[84]

Nesse ínterim, a tarefa de casa dos mandatários nas empresas públicas ou, em outras palavras, de seu corpo dirigente, foi promover as mudanças prévias, incluindo entre elas as relações de trabalho, garantidoras dos segundo e terceiro ciclos de privatização/concessão (que trataremos mais adiante) dos serviços públicos. Entre estas tarefas estava a de "reeducar" os trabalhadores a conviverem com as novas e flexíveis normas de gestão do trabalho. Este é o pano de fundo que comporá o segundo movimento do estudo do vir a ser do trabalho metroviário.

III. 2 – A Desconstrução do Trabalho Metroviário (1989 a 2004).

Esse segundo ciclo, em que decupamos nosso estudo, tratará da evolução da experiência dos trabalhadores em relação às novas formas de exercício profissional, advindas da implantação das "modernas" normas flexíveis de gestão do trabalho. Que, no Metrô, além de estarem ligadas à introdução das novas tecnologias computacionais, também estão vinculadas às decisões políticas relacionadas às necessidades estruturais de mudança do caráter da Companhia, dentro da estratégia de transição da empresa estatal para privada, tendo para isso que efetivar uma profunda transformação no próprio tipo de trabalho e em seus trabalhadores; assim como na relação com o usuário, que passará a ser tratado como cliente.

Entramos nos anos 90 numa fase de profundas mudanças no caráter da empresa pública e de sua relação com seus trabalhadores, com a introdução do Controle de Qualidade Total (TQC),

---

[84] "A Lei 8.987, de 13/02/95, originou-se no Senado Federal, de autoria do então senador Fernando Henrique Cardoso (...) foi simultaneamente publicada a Medida Provisória 890, de 13/02/95, que passou por quatro reedições mensais antes de se transformar, com algumas alterações, na Lei 9.074, de 07/07/95. A promulgação de ambas as leis representou um grande marco no aperfeiçoamento do regime jurídico das concessões para a prestação de serviços públicos nos âmbitos federal, estadual e municipal".(Relatório de Atividades do Programa Nacional de Desestatização, BNDES, *op cit*,1995, pp. 35 e 36)

Programa "Cinco S" (senso de utilização, senso de ordenação, senso de higiene, senso de limpeza e senso de autodisciplina) e o programa ECO, baseados no critério da produtividade, as terceirizações de trabalhos[85], o fim do subsídio do Estado à empresa, a compra de novos trens ALSTON com contrato casado de manutenção futura, o esvaziamento da Gerência de Manutenção (GMT), os ataques ao acordo coletivo de trabalho e à própria organização sindical dos trabalhadores e a imposição do Pedido de Demissão Voluntária (PDV) em 1999, que atingiu, mormente as áreas de Planejamento e de Expansão.

O caráter destas mudanças, seu direcionamento e a conseqüente resistência por parte dos trabalhadores, serão o foco desta parte de nosso estudo que explorará a relação entre o projeto para construção e operação da Linha 4 – Amarela sob o regime de concessão e as mudanças que vêm ocorrendo no mundo do trabalho metroviário.

III. 2.1 – O Futuro determinando o presente.

A Linha 4 - Amarela, que vai ligar a Vila Sônia (Zona Oeste) à Estação da Luz (Centro), foi projetada em três fases, sendo que a primeira previa a construção do túnel na linha inteira, com 12, 8 quilômetros de extensão e cinco estações: Butantã, Pinheiros, Paulista, República e Luz, além do Pátio de manobras da Vila Sônia, com inauguração prevista para final de 2006. A segunda fase completará a construção de outras seis estações. E a terceira fase, ainda em estudo, previa uma extensão até Taboão de Serra. A perspectiva de demanda diária será de 965 mil passageiros, e os investimentos previstos, da ordem de US$ 1,262 bilhões. Sendo que, na fase 1 estão sendo alocados US$ 934 milhões, assim distribuídos: US$ 209 milhões via Banco Mundial (BIRD), US$ 209 milhões via *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC), US$ 322 milhões via Tesouro do Estado e US$ 194 milhões via iniciativa privada com concessão por 30 anos.

A licitação da primeira fase foi concluída em outubro de 2003, sendo vencedor para a construção do viário e estações (em dois lotes) um consórcio encabeçado pela empresa francesa *Alston,* e para a construção do Pátio Vila Sônia outro consórcio capitaneado pela *Siemens.* Como

[85] Terceirização: (em inglês outsourcing, fornecimento de fora). Tendência das empresas para subcontratarem outras firmas, empreiteira ou terceira para assumir funções auxiliares (faxina, segurança, cozinha e transporte), diretamente ligadas ao processo produtivo (manutenção, ferramentaria, etc.) ou fornecerem componentes prontos.

parte do projeto Linha 4, além da licitação e construção das duas fases das obras restantes, ocorrerá a licitação para concessão dos serviços.

Um dos problemas que realçaremos nesta parte do estudo é que o projeto da Linha 4 – Amarela segue a metodologia política que expusemos mais acima, segundo a qual os profundos processos reestruturadores começam a ser gestados muito antes de terem uma visibilidade pública. Neste caso, o projeto da nova linha de metrô está em consonância com o Programa Nacional de Desestatização que, como vimos, previa um terceiro ciclo envolvendo o incentivo aos estados e municípios a buscarem parcerias com o setor privado, através de venda de seus ativos e/ou de concessões de serviços públicos sob sua responsabilidade[86]. Esta orientação podíamos antever em 1998, como podemos comprovar pelo artigo sobre a Linha 4 assinado pelo, então, diretor de planejamento e expansão do Metrô Caetano Jannini Netto, que tornou-se presidente do Metrô no ano seguinte, em 1999:

> Em contrapartida à parcela do Estado, o parceiro privado supriria os recursos remanescentes, construindo e fornecendo a totalidade da linha no regime turn-key, sendo remunerado através de receitas tarifárias resultantes da operação do sistema.
>
> Essa relação apontava para um processo de concessão, com a duração suficiente para assegurar uma taxa de retorno atrativa o suficiente para remunerar os investimentos privados. Ao final do período de concessão, todos os ativos seriam transferidos ao Estado, caracterizando o modelo conhecido como B.O.T. (Build, Operate, Transfer). [87]

O modelo B.O.T. (sigla em inglês para Construir, Operar e Transferir) que trerminou por ser o modelo de concessão que está sendo implantado na Linha Amarela, prevê a possibilidade de transferência do sistema para o Estado após 30 anos de exploração de sua operação pelo setor privado. Devido a esta particularidade, é apresentado como totalmente distinto às privatizações, como está explicitado em outra parte do artigo de Caetano Jannini Netto.

> Além disso, esse modelo de parceria público-privado afasta questionamentos políticos associados à questão das privatizações, uma vez que nenhum ativo público é vendido, ou de qualquer outra forma transferido, a proprietários privados [88]

Para nosso estudo consideramos importante destacar a falácia que está embutida nesta formulação sobre a questão da concessão do serviço metroviário, na medida que o prazo de

---

[86] Cf, BNDES. *op. cit.*, p. 41.
[87] JANNINI NETTO, *op cit*, p. 44.
[88] Ibidem, p. 44.

"retorno das chaves" de trinta anos, é também o tempo médio de vida dos equipamentos, a partir do qual o empreendimento começa a se tornar problemático, necessitando de maiores investimentos em manutenção. Quer dizer, quando a operação estiver obsoleta e não interessar mais para a iniciativa privada, então, será transferida para as "mãos do Estado", que terá que arcar com o ônus de sua reatualização. Neste sentido, a concessão é pior que a própria privatização, pois nesta (teórica e formalmente) o capital privado assume o ônus total pelo empreendimento.

Mas o fundamental para nossa pesquisa é problematizar alguns pontos: como o modelo de gestão da futura linha passou a ser o principal fator que comanda as atuais e profundas mudanças que ocorrem no mundo do trabalho metroviário? Como a tomada de decisão na alta esfera atinge o cotidiano do trabalho em seus mínimos aspectos? Como os trabalhadores ficaram atordoados, com as mudanças, sem compreender o porquê dos ataques à forma de trabalho que conheciam e vivenciavam até então?

A nossa hipótese é que ao se definir a estratégia de concessão se fez necessário dois movimentos sincronizados: desconstruir a espacialização do trabalho preconizada no início da operação do Metrô, através da fragmentação do sistema, em partes as mais desconexas possíveis, permitindo a terceirização de trabalhos e a concessão de serviços em separado, haja vista que a privatização do conjunto do sistema era inviável. E, ao mesmo tempo, acomodar o contrato de trabalho dos funcionários que existem hoje na empresa aos padrões de lucratividade de uma empresa privada, isto porque a única referência no mercado, para o trabalho metroviário, é o trabalhador do Metrô Público e Estatal.

Um dos pré-requisitos para "assegurar uma taxa de retorno atrativa o suficiente para remunerar os investimentos privados" é aumentar a extração de mais-valia relativa, ou seja, a exploração da força de trabalho. Para isso, se fez necessário atacar os direitos dos trabalhadores. Neste sentido, foi preciso implantar uma gestão e uma política de pessoal que visassem mudar completamente a relação do trabalhador com o trabalho e com a empresa, destruir os sonhos que foram construídos durante anos, desmontar a satisfação pessoal conquistada através do reconhecimento público e o compromisso profissional. Em poucas palavras, transformar a cooperação assentida que foi a base para a construção do trabalho na empresa realmente pública em "cooperação forçada, obtida sob a ameaça de serem demitidos ou terceirizados" [89].

[89] Maria da Graça DRUCK. *op. cit.*, p. 127.

III. 2.2 – A fragmentação do sistema.

O modelo de gestão integrada que foi adotado nos primeiros anos do Metrô de São Paulo foi o que permitiu o domínio de todos os processos envolvidos na prestação de um serviço de transporte de qualidade. Com base na utilização de uma tecnologia de ponta e através de seu próprio corpo técnico, a empresa viabilizou o domínio da tecnologia de planejamento, projeto e implantação; administração; operação e manutenção do Metrô. Que pese as restrições provenientes da exigüidade técnica da matriz sócio-espacial da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) no momento de implantação do Metrô e as limitações de um modelo de transporte que já tinha como prioridade o transporte individual; o sistema se auto-alimentava permitindo a atuação eficiente nos desvios e falhas detectados, podendo assim acumular, desenvolver e atualizar em termos tecnológicos, uma vez que as equipes que o projetavam também vivenciavam a operação. Por outro lado, a qualidade do serviço planejada e projetada pelo Metrô não poderia ser concretizável no dia a dia da população, se a manutenção e operação do sistema também não fossem articuladas.

A filosofia de manutenção adotada no Metrô tanto para a frota como para a via permanente, como vimos, desdobrava-se em manutenção preventiva e corretiva (esta evitada ao máximo pela primeira), com atividades realizadas nos pátios de manutenção e nas oficinas, como ao longo de todo o sistema de operação. Eram atividades ininterruptas, programadas para evitar falhas, ou quando ocorressem, solucioná-las imediatamente, sempre de modo a não permitir paradas ou atrasos na operação. Esta filosofia de manutenção exigia como condição fundamental a articulação de três elementos: uma mão-de-obra especializada, distribuída numa logística de padrão aeronáutico e disponibilidade de equipamentos, ferramentas e peças de reposição específicas. A fragmentação destes três elementos ou a negligência com qualquer um deles comprometia a confiabilidade do sistema, pois quebrava e fragilizava o caráter preventivo que deveria ser o coração e o espírito da manutenção metroviária, para que não ocorressem problemas durante a operação[90].

Simultaneamente era na operação do sistema, dentro de princípios voltados para a satisfação do usuário que se realizava o conjunto de ações sincronizadas e efetivadas pelo trabalhador coletivo metroviário. A operação, neste sentido, era o momento síntese do projeto Metrô, onde se traduziam diariamente as atividades de planejamento e expansão, administração, e manutenção de um serviço público que deveria ser necessariamente eficiente. Assim, a produção da viagem de Metrô exigia dois ambientes de trabalho complementares: um na linha de frente (*front-office*), a parte visível do processo, realizado pelos agentes de serviço, atuando em contato com o

[90] Cf. Jornal Plataforma. Nº 180, 15 de dezembro de 1994.

usuário e outro nos bastidores (*back-office*) realizado pelos trabalhadores do planejamento/expansão, administração e manutenção. A qualidade e o caráter do serviço metroviário era garantido por este conjunto, pelo movimento de espacialização deste trabalho coletivo.

A consciência de todos e de cada um sobre o trabalho metroviário só foi possível de ser alcançada devido a esta estrutura integrada do corpo coletivo, a responsabilidade na efetivação das tarefas em serviço público, desde a limpeza da via até a operação dos painéis da Sala Negra no CCO[91]; do trabalhador que projetava a expansão, passando por aqueles que inspecionavam as obras até o funcionário responsável pela reparação das não-conformidades nas instalações do sistema; do operário da manutenção até os agentes de estação e de segurança, tudo e todos eram um só corpo em movimento. Um dependente do outro para que o produto final se realizasse em um serviço de transporte de alta capacidade com a qualidade alcançada pelo Metrô de São Paulo.

Uma negligência na manutenção poderia gerar um atraso na operação que seria sentido de imediato pelos funcionários na linha de frente na operação. Muitas vezes, devido a falhas técnicas e paradas do sistema o grau de tensão nas estações chegava a ponto de trabalhadores serem agredido pelos usuários; isso, quando não se tratava de acidentes de caráter grave com risco para a vida de milhares de pessoas, tais como os descarrilamentos, abertura de portas com os trens em movimento, choque entre composições, incêndios, etc.

O início da fragmentação entre as áreas de concepção/planejamento/expansão das áreas de operação, e destas com a manutenção, e também a segmentação no interior de cada área, significou a introdução de um modelo totalmente distinto daquele da implantação do sistema e responsável pelos índices de aceitação pelo usuário. Mas era necessária para viabilizar o projeto de terceirização/privatização/concessão. Este processo fragmentador não se deu de uma hora para outra e nem foi aplicado com a mesma intensidade em todas as partes da empresa. Foi cirurgicamente elaborado área por área, função por função. Foram traçadas prioridades e ritmos para cada momento da efetivação de um novo projeto de gestão. O jogo era complexo, como ir retirando as peças do meio e da base de um castelo de cartas, uma a uma, sem que a obra desmoronasse; havia momentos que o castelo balançava como um todo e outros que uma parte dele ruía, mas a engenharia era manter a aparência. A integração do processo produtivo continuava

[91] Sala Negra: local onde trabalham os operadores do Centro de Controle Operacional (CCO) responsável pela centralização de toda a operação do sistema.

existindo, mas já não fazia parte da mesma estrutura e da mesma intencionalidade que estava contida na marca do Metrô de São Paulo.

Este projeto de gestão que possuía por base a fragmentação do trabalho metroviário, como estratégia para a sua terceirização/privatização/concessão se fazia presente no cotidiano metroviário já no final da década de 80, quando foi anunciada a privatização dos Terminais Rodoviários do Metrô[92], processo este que foi concluído em 20 dezembro de 1989 com a venda dos Terminais para a iniciativa privada (ver quadro 5 abaixo), a partir deste marco veremos várias ações da empresa, coordenadas pelo corpo dirigente, que irão preparando o terreno para garantir os segundo e terceiro ciclos de privatização/concessão dos serviços públicos que constavam no Relatório de Atividades do Programa Nacional de Desestatização de 1995 [93]. A seguir estudaremos algumas destas ações de fragmentação e suas conseqüências para o cotidiano do trabalho metroviário.

Quadro 5:

Cronologia de eventos no Metrô de São Paulo (13/02/1989 a nov/2004).

Data	Acontecimento	Fonte
13/0289	Justiça do Trabalho determina reintegração dos 4 diretores demitidos.	Bilhete
27/02/89	Ameaça de 772 demissões. (378 adm., 182 eng. e obras, 62 Metrus e 149 em outra áreas)	Bilhete
14/03/89	Greve Geral de dois dias contra o Plano Verão, metroviários não paralisam.	Bilhete
24/0789	Greve salarial na EMTU.	Bilhete/EMTU
27/07/89	Convenção para definir chapa única.	Bilhete
16/10/89	Inicia eleição para direção do Sindicato	Sind. Urnas
06/11/89	Posse da nova diretoria.	Plataforma
20/12/89	Privatização dos Terminais de Ônibus TRT, JAB, BRE e BFU.	Metrô
05/04/90	Sindicato exige volta do trabalho em duplas no Corpo de Seguranças.	Bilhete
21/05/90	Assembléia com 4 mil metroviários.	Plataforma
12/06/90	Dia Nacional de Lutas com Greves pela reposição da inflação.	Plataforma
10/08/90	A A.S. Maria Elizabeth de Oliveira Félix é assassinada na estação Tietê.	Bilhete
13/11/90	Greve de 24h	Bilhete
08/12/90	Inauguração da Sede na Serra do Japi, idealizada e construída com recursos próprios.	Plataforma
01/04/91	Execução do Projeto Funcional da linha 4.	Metrô
04/04/91	Início do III Congresso dos Metroviários.	Plataforma
22/05/91	Inicia Greve por tempo indeterminado, coincidindo com a Greve Geral de dois dias.	Bilhete
23/05/91	A greve continua e o tribunal exige esquema de emergência.	Bilhete
19/08/91	Início das primeiras eleições para Delegados Sindicais.	Bilhete
20/11/91	Greve de 24h com esquema de emergência.	Bilhete
28/02/92	Desfile dos 10 anos da Banda do Trem Elétrico.	Plataforma

[92] Bilhete Especial: *Privatizações*. Janeiro de 1998.
[93] BNDES. *op. cit, p. 75.*

14/04/92	Ato/Seminário na Assembléia Legislativa contra a privatização.	Plataforma
24/04/92	Paralisação de 15min pela retirada do regime de urgência do Projeto de Lei de privatização.	Bilhete
29/09/92	Paralisação pelo Impeachment do Presidente Collor.	Plataforma
20/06/92	Convenção para tirada da chapa única.	Bilhete
12/11/92	Assassinado o AS. José Maria Flor na estação República.	Bilhete
Xx/10/92	Divulgado pela empresa "Projeto ECO", equipes para zelar pelo local de trabalho.	Plataforma
13/11/92	Metroviários paralisam por 15mim contra a violência.	Plataforma
15/11/92	Presidente (Celso Giosa) anuncia terceirizações no Metrô	Plataforma
25/11/92	Assembléia, atos e setoriais da campanha salarial de novembro.	Bilhete
10/12/92	Assinatura do contrato do Projeto Básico para trechos da Linha 4.	Metrô
xx/03/93	Missão de Identificação do BIRD - trecho operacional Vital Brasil/Paulista e Pátio Vila Sônia.	Metrô
11/05/93	Lutas da campanha salarial (paralisação de 1h, carta aberta, passeata, PA nas estações).	Plataforma
23/08/93	Seminário no sindicato sobre TQC.	Plataforma
28/09/93	Dia de luta do Corpo de Segurança.	Plataforma
xx/10/93	Missão de Pré-Avaliação do BIRD.	Metrô
15/10/93	Eleição para Delegados Sindicais.	Plataforma
xx/11/93	Missão de Apreciação do BIRD.	Metrô
02/02/94	Audiência Pública de Obras Civis e Material Rodante da Linha 4 amarela.	Metrô
23/03/94	Paralisação de 2h no Dia Nacional de Luta contra plano econômica de FHC.	Plataforma
07/04/94	Inicia o IV Congresso dos Metroviários.	Plataforma
11/05/94	Greve de 24h na campanha salarial.	Plataforma
22/06/94	Metrô consegue efeito suspensivo no TST.	Plataforma
01/09/94	Seminário sobre TQC no Sindicato	Plataforma
27/10/94	Assembléia da COOPERMETRO reforma seu estatuto.	Plataforma
22/11/94	Assembléia encerra campanha salarial.	Plataforma
10/12/94	Festa da Escolinha de Futebol de Salão (para filhos de metroviários) no Sindicato.	Plataforma
20/12/94	Sindicato realiza "Seminário Metrô ano 2000" na Câmara Municipal.	Plataforma
02/04/95	II Encontro da Mulher Metroviária.	Plataforma
27/04/95	Paralisação de 15 min na Campanha Salarial.	Plataforma
04/05/95	Passeata com 4 mil metroviários na Paulista.	Plataforma
24/07/95	Convenção para escolha da chapa para eleição do sindicato.	Plataforma
05/09/95	Lançamento da Campanha por Mais Metrô.	Plataforma
21/09/95	Ato de protesto contra os assaltos/violência nas estações.	Plataforma
11/10/95	O Metrô estabelece o recorde de 2.651.226 passageiros transportados / dia.	Metrô
14/11/95	Tirada de uniforme na operação. AS utilizam colete e operação tartaruga na manutenção.	Plataforma
12/12/95	Metroviários participam do Ato Contra a Reforma da Previdência em Brasília.	Plataforma
30/01/96	Greve Geral contra a Reforma da Previdência.	Plataforma
14/02/96	Greve contra demissões é suspensa.	Plataforma
15/04/96	Greve de 15 min. E fechamento da estação Tatuapé.	Plataforma
21/06/96	Greve Geral	Plataforma
17/05/96	Sindicato exige adiamento das eleições para a CIPA	Plataforma
10/07/96	Inicia a Campanha pela Participação nos Resultados (PR).	Plataforma
29/08/96	Debate sobre Lesões por Esforço Repetitivo (LER) no Sindicato.	Plataforma
21/08/96	Tirada de uniforme na operação, AS utilizam colete e operação tartaruga na manutenção.	Plataforma
28/08/96	Inovação: Café Com Vizinho no Pátio Jabaquara.	Plataforma
25/11/96	Eleição para Delegado Sindical.	Plataforma
12/12/96	Assembléia encerra Campanha de Novembro.	Plataforma
03/04/97	Início do 5º Congresso dos Metroviários.	Plataforma
13/05/97	Dia do Vermelho, tirada do uniforme, Colete no AS e Cafés com vizinhos na manutenção.	Plataforma
19/09/97	Inicia-se Campanha pelo PR.	Plataforma
30/10/97	3º Encontro da Mulher Metroviária.	Plataforma

26/01/98	Operação Verão: Trafego usa camiseta regata.	Plataforma
05/05/98	Um novo espaço publicitário utilizando as paredes externas de um dos trens.	Metrô
14/05/98	Metrus propõe mudanças no Plano de Saúde.	Plataforma
21/05/98	Assembléia termina Campanha Salarial e inicia a do PR.	Plataforma
16/06/98	Seminário Metroviário e Ferroviário no Século XXI, promovido pelo Sindicato.	Plataforma
28/07/98	Setoriais discutem o Plano de Saúde.	Plataforma
29/07	Operação Tartaruga pela PR.	Plataforma
03/07/98	Convenção Cutista para tirada de Chapa Única.	Plataforma
11/08/98	Sindicato apóia mudanças no Plano de Saúde.	Plataforma
08/09/98	Eleição para o sindicato.	Plataforma
xx/09/98	Execução da 4ª Pesquisa Origem Destino OD/97.	Metrô
13/12/98	Entregue o primeiro trem nº 348 (de um lote de 11). Contrato com a Alston.	Metrô
18/03/99	Cia. Informa que pagará PR parcelado em duas vezes (primeira vez por acordo).	Plataforma
19/03/99	Assinatura do contrato visando a implantação de Shopping Center Santa Cruz.	Metr
25/03/99	Sindicato levava ao público a Campanha "Basta de FHC".	Plataforma
15/11/99	"O pontapé inicial" é a primeira rodada de negociações da Campanha Salarial em 29/03.	Plataforma
26/06/99	Campanha Salarial termina, sem greve, com uma sentença favorável do TRT.	Plataforma
29/07/99	Sindicato se posiciona contrariamente ao Pedido de Demissão Voluntária (PDV).	Plataforma
16/08/99	Início da Eleição para Delegado Sindical.	Plataforma
11/08/99	Assembléia rejeita PDV.	Plataforma
26/09/99	Ato de 100 mil em Brasília, metroviários mandam caravana.	Plataforma
10/11/99	Dia Nacional de Paralisações e Protestos – metroviários atrasam começo da operação.	Plataforma
06/04/00	Início do 6º Congresso dos Metroviários.	Plataforma
18/05/00	Passeata Unificada na Paulista sofre forte repressão policial.	Plataforma
06/07/00	Inicia processo de mobilização pela PR: Operação Tartaruga, Setoriais, Carta Aberta.	Plataforma
30/08/00	Trabalhadores ameaçam greve e TRT antecipa PR.	Plataforma
20/11/00	Sindicato reinicia Campanha Pela Ventilação na Paulista.	Plataforma
27/11/00	Início de operação da Ponte ORCA (Operador Regional Coletivo Autônomo).	Metrô
13/12/00	Início da integração gratuita com a CPTM na Estação Luz.	Metrô
20/12/00	Certificado ISO 9002 para o processo de manutenção do material rodante.	Metrô
19/01/01	Greve dos funcionários da Trans Braçal (TB), contra atraso de salários.	Plataforma
30/01/01	Ampliação do horário de operação das 05h00 para as 04h40 da Linha 1 e Linha 2.	Metrô
08/02/01	Garantido pagamento do PR do período anterior.	Plataforma
15/03/01	4º Encontro da Mulher Metroviária.	Plataforma
23/03/01	Seminário de Ativistas preparatório para Campanha Salarial.	Plataforma
29/03/01	Liminar movida pelo sindicato impede cobrança do Imposto Sindical.	Plataforma
05/04/01	Caravana à Brasília, pele CPI da Corrupção e correção do FGTS.	Plataforma
25/06/01	Início da Greve de 2 dias.	Plataforma
17/07/01	Início da convenção Cutista para tirada de chapa única.	Plataforma
17/09/01	Eleição para o sindicato. Duas chapas concorrem.	Plataforma
08/08/01	Plataforma denuncia uso de amianto no Metrô.	Plataforma
17/10/01	Passeata na Paulista Contra a Guerra e as reformas de FHC.	Plataforma
20/01/02	Linha 5: "Metrô quer acabar com os direitos."	Plataforma
07/02/02	Metrô apresenta modelo de "Plano de Carreira".	Plataforma
21/02/02	Protestos, paralisações e manifestações contra as reformas na CLT.	Plataforma
25/02/02	Eleições para Delegado Sindical.	Plataforma
08/03/02	Primeira viagem da linha 5 - Lilás entre as estações Vila das Belezas e Capão Redondo.	Metrô
12/04/02	Seminário de Ativistas preparando a campanha salarial.	Plataforma
02/04/02	Sindicato promove com os usuários um Abaixo Assinado pedindo Ventilação na Paulista.	Plataforma
27/05/02	Todos usam colete vermelho da campanha salarial, que termina com sentença do TRT.	Plataforma
10/06/02	Ato contra a violência no CCO.	Plataforma

20/08/02	TRT determina pagamento linear para a PR.	Plataforma
23/08/02	Debate sobre a ALCA no sindicato.	Plataforma
20/10/02	Início da operação dos 9,4 km da Linha 5, chegando a 58,6 km de rede e 52 estações.	Metrô
01/11/02	Campanha de "Pendências" - Adicional Risco de Vida para os trabalhadores das estações.	Plataforma
02/09/02	Plebiscito Nacional Contra a ALCA. Diretor do Sindicato Alex Fernandes é afastado e demitido.	Plataforma
23/01/03	Início do Fórum Social mundial, sindicato envia um ônibus a POA.	Plataforma
08/04/03	Novo recorde de entrada de passageiros 2.067.642 e passageiros transportados: 2.934.138.	Metrô
10/04/03	Início do 7º Congresso dos Metroviários.	Plataforma
15/03/03	Metroviários participam da Passeata Contra a Guerra no Iraque.	Plataforma
23/08/03	Inicia demissão dos aposentados. Metrô anuncia que limite de idade de 55 anos.	Plataforma
14/11/03	Cia não permite discussão de "Assédio Moral" e metroviários boicotam SIPAT.	Plataforma
26/11/03	Funcionários da manutenção fazem ato pelo Plano de Carreira.	Plataforma
17/01/04	Seminário de Campanha Salarial.	Plataforma
16/04/04	Debate no sindicato sobre a Reforma Sindical.	Plataforma
21/07/04	Convenção Cutista. Concorrem três forças.	Plataforma
21/09/04	Ato dos operadores no CCO em defesa dos direitos.	Plataforma
17/09/04	Apuração das eleições oficiais. Chapa única.	Plataforma
05/11/04	Festa de posse da nova diretoria e de 23 anos do sindicato (24 de agosto de 1981).	Plataforma

Fonte: Metrô - Relatório da Operação de 2002 e Arquivo do Sindicato dos Metroviários – elaborado pelo autor

III. 2.2.1 – Terceirização do trabalho metroviário.

Segundo Maria da Graça Druck[94] os anos 90 iniciaram com uma "epidemia da qualidade e da produtividade", impulsionada pela competitividade, que determinou no Brasil além das novas de organizar a produção através dos Centros de Controle de Qualidade (CCQs)[95], *Just in time (JIT)*[96], Kambam[97], Controle Estatística de Processos (CEP)[98], a implementação da Qualidade Total e a terceirização. Estas duas práticas de gestão se generalizaram rapidamente por todas as atividades da economia, na produção industrial, nos serviços, no comércio, em empresas de pequeno porte, médio e grande. Segundo a autora, no caso da terceirização, além da rápida e ampla difusão, há um

[94] Maria da Graça DRUCK. *op. cit.*, p. 105.

[95] CCQ: Grupos de seis a dez trabalhadores, teoricamente voluntários, surgidos no Japão dos anos 60 e introduzidos no Brasil em 1981.Visam racionalizar o processo de trabalho via sugestões e fluxo de informações Têm também função ideológica, sendo apresentados como "democratizante". (Bernardo JOFFILY. *Toyotismo e Microeletrônica: Uma revolução que desafia.* São Paulo, xerox, p. 25.). No Metrô não ocorrerão CCQs, mas sim um modelo adaptado conhecido como Programa ECO.

[96] JIT: (Na hora certa). Sistema de organização da produção para produzir na quantidade e no tempo exatos. Reduz drasticamente os estoques e aumenta a flexibilidade. Entregas mais freqüentes e em lotes menores por parte dos fornecedores. (Ibidem, p. 25.) No Metrô o sistema de JIT será utilizado entre as oficinas e a "vala", sendo que as oficinas devem oferecer os equipamentos em tempo justo para ser instalados nos trens que estacionam para manutenção.

[97] Kambam: Sistema de informação que alimenta o JIT. Originalmente usa cartões coloridos que acompanham as "encomendas" feitas entre setores ou entre empresas. (Ibidem, p. 25.) No Metrô o Kambam será aplicado entre as oficinas e a "vala", baseados em prateleiras de duas cores a vermelha com os equipamentos e peças com falhas e a verde com os equipamentos já consertados.

[98] CEP: Método preventivo de garantia de qualidade. O andamento do trabalho é constantemente comparado com um padrão definido, com medidas de correção de desvios. Emprega técnicas estatísticas, gráficos de controle, etc (*Ibidem*, p. 25.) No Metrô será intensamente aplicado, associado à tecnologia computacional.

elemento qualitativo de peso, pois mudou o tipo de atividade terceirizada, que passa a atingir não somente aquelas áreas consideradas "periféricas" – serviços de apoio: alimentação, limpeza, transporte etc. –, como também as "nucleares" ou "centrais" – produção/operação, manutenção, usinagem etc. [99]

No Metrô, entre março e abril de 1992, houveram debates e mobilizações dos trabalhadores (ver quadro 5) contra um Projeto de Lei, que tramitava em regime de urgência na Assembléia Legislativa de São Paulo, que previa a concessão de serviços a terceiros. O projeto acabou por ser aprovado e ficou conhecido como "Projeto 132", com ele o Estado ganhou autorização para conceder à iniciativa privada a exploração de serviços e obras públicas[100], abrindo caminho para que se generalizasse a terceirização nas empresas vinculadas ao Estado. O sindicato dos metroviários caracterizava da seguinte forma as terceirizações:

> Denomina-se terceirização à concessão de um determinado ramo ou atividade de uma empresa para a exploração de uma outra, no coso do setor público a uma empresa privada. A empresa que terceiriza não só reduz o quadro de funcionários como se desobriga de encargos sociais, como INSS, FGTS, assim como dos benefícios trabalhistas assegurados nas negociações coletivas, no ramo que passa a ser explorado pela outra empresa. Do lado dos trabalhadores, os prejuízos são visíveis. Na empresa contratada, que geralmente é pequena, fica muito difícil a organização, em função do forte controle exercido pelo patrão. O descumprimento das obrigações trabalhistas é feito impunemente.[101]

A estratégia de redução da folha de pagamento através da terceirização no Brasil veio sempre acompanhada da fragilização dos trabalhadores e do ataque às suas formas de organização; significaram a fragmentação física e institucional do coletivo produtivo, e no caso do Metrô atingiu o próprio caráter da categoria metroviária na medida que atuou no coração do modo de gestão integrada, necessária para a construção da consciência social do trabalho. É fato que a terceirização estava presente desde o início das obras do Metrô, afinal as empresas que construíram o Metrô eram contratadas pelo Estado; também a maioria dos serviços de limpeza, segurança patrimonial, transporte e de restaurantes eram terceirizados desde a época da implantação do sistema. A nossa tese é que estes trabalhos considerados "periféricos" pelo corpo dirigente da empresa, merecem uma rediscussão sob nova ótica, demandando uma problematização sobre se estes serviços compõem ou não o fazer-se dos metroviários. Aprofundamento este que foge ao âmbito de nossa dissertação, como deixamos claro na introdução. Mas neste ponto, estamos discutindo o processo generalizado de terceirização, não somente

[99] Maria da Graça DRUCK. *op. cit.*, p. 105.
[100] Jornal Plataforma. Nº 118, 12 de fevereiro de 1993, p. 2.

daqueles trabalhos considerados pela empresa como "periféricos", mas aqueles que eram realizados por metroviários. Como podemos constatar pelas entrevistas realizadas com os metroviários, como as que seguem:

> Trabalho na inspeção de via, o que significa que ando quase seis quilômetros toda madrugada com a lanterna na mão sobre os trilhos procurando possíveis falhas em equipamentos, parafuso solto ou trincas em trilho, garantindo assim a integridade física dos equipamentos de via para uma operação comercial segura. Nestas caminhadas tenho percebido um aumento constante de trabalhadores contratados, que vestem uniforme diferente do metroviário. Eles fazem todo tipo de trabalho que antes eram feitos por nós. Por exemplo, na semana passada na (Linha) Paulista um companheiro estava acompanhando uma turma de terceirizados que estavam fazendo manutenção nas caixas de lubrificação de via, um trabalho que era feito por metroviário. Eu acho que a tendência é essa, ficar um metroviário somente, cumprindo o papel de "encarregado" coordenando o trabalho das equipes terceirizadas.[102]

> Quando entrei no metrô, em 1991, na minha área todos eram metroviários. Havia várias funções que implicavam em pessoal trabalhando, no Centro de Processamento de Dados (CPD), na manutenção de computadores, etc. Em 1995 teve uma mudança grande e agora, no CPD, por exemplo, 80% do pessoal é terceirizado. As funções que permaneceram, foram reestruturadas perdendo o adicional noturno, as horas extras e a periculosidade.[103]

Como podemos perceber nas narrativas destes funcionários a fragilização funcional é patente e se reflete na redução do quadro "estável" das áreas e é utilizada de imediato pela empresa para retirada de direitos dos funcionários que permanecem para "gerenciar" o serviço de terceiros. Mas a fragmentação e a discriminação são o efeito de maior profundidade do processo de terceirização. Podemos verificar a discriminação em relação aos terceirizados pela fala da funcionária de uma empresa de limpeza contratada pelo Metrô:

> Pelos nossos chefes a gente trabalhava de cabeça baixa, eles não querem que a gente fale com os metroviários. Se você tá falando comigo, eu tenho que dar as costas e fingir que não tô nem ouvindo. Mas eu não faço, já falei. Ninguém vai me impedir de falar com meus amigos do Metrô. [104]

A descrição de Maria da Graça Druck sobre a implantação desta prática no Brasil se encaixa perfeitamente no Metrô quando comenta o quadro de segregação que tem sido criado entre os próprios trabalhadores com as terceirizações, onde o contingente que é empregado efetivo da empresa, se diferencia e é diferenciado pelos demais subcontratados, até mesmo pela cor do uniforme, uso de alas diferentes nos restaurantes e vestiários etc. Criando-se uma divisão entre, os

---

[101] Ibidem, p. 3.
[102] Entrevista com funcionário (15 anos empresa) da VPN (Via Permanente), realizada pelo autor em outubro de 2004.
[103] Entrevista com funcionário (14 anos de empresa) da Gerência de Informática (GIT) elaborada pelo autor em março de 2004.

de "primeira" e os de "segunda" categoria, impossibilitando uma convivência social e mesmo a identificação de classe entre os trabalhadores, desestruturando os coletivos de trabalho e excluindo a maioria deles dos "privilégios" que o emprego estável oferece. São os "excluídos" *no* mundo do trabalho (as aspas e itálico são da autora)[105].

III. 2.2.2 – Novos sistemas organizacionais.

Na perspectiva empresarial as inovações tecnológicas, e a exigência de novas práticas de gestão se enquadram aos novos critérios de produtividade que visavam reduzir custos, desperdícios, retrabalhos e estoques com a finalidade de otimizar seus lucros. No Metrô esta perspectiva estava associada à política de equilíbrio entre receita e despesas, com o intuito de acabar com o subsídio do Estado à Companhia – que veremos mais adiante –, tornando-a auto-suficiente e preparada para o mercado crescentemente concentrado e competitivo. Com esta estratégia, no início da década de 90, inicia-se o processo de implantação das "modernas" tecnologias gerenciais, sendo seu carro chefe a introdução do Controle de Qualidade Total (TQC – *Total Qualit Control*) na empresa. Um dos responsáveis pela implantação do TQC no Metrô resume da seguinte forma a tomada de decisão pelo modelo japonês:

> O TQC no estilo japonês é importante porque ele não está focado somente no resultado. Ele se preocupa muito com a pessoa dentro do processo que vai gerar esse resultado. Então, esse é um dos motivos pelo qual a gente acabou trabalhando com o TQC no estilo japonês. A gente sentiu que precisava movimentar a empresa, alavancar, enfim, agitar o meio metroviário no sentido de levar a empresa para uma condição de sobrevivência (...) Com ela se modernizando.[106]

Este otimismo em relação à qualidade total e sua relação com o cotidiano dos trabalhadores não era compartilhada pela professora doutora do Departamento de Ciência Aplicada à Educação da Universidade Federal de Minas Gerais, Lucíola Regina de Souza, que participou no Sindicato dos Metroviários do debate sobre TQC realizado em 1º de setembro de 1994; para ela o TQC era um controle de qualidade como outro qualquer, com a diferença que na estrutura antiga de produção o controle de qualidade era feito por um departamento especializado. Uma das mudanças mais importantes no mundo do trabalho foi exatamente a passagem do controle de qualidade para toda empresa para acabar com a separação entre aquela que fazia e aquele outro que averiguava depois o trabalho que foi realizado. Então o TQC nada mais é que a irradiação do controle de qualidade

---

[104] Entrevista realizada com funcionária (16 anos) da empresa de limpeza Centro, em 20 de outubro de 2003.
[105] Maria da Graça DRUCK, *op. cit.*, p. 126.

para toda a organização, onde cada um controla a si próprio e o subseqüente.[107] Neste sentido, além de ser um mecanismo de inspeção mais ágil, que fechava algumas lacunas internas à produção, liberando tempo e dinheiro, também significava um novo modo de controle operário e uma maior fragmentação do coletivo. Quer dizer, o trabalho continuava sendo obra do trabalhador coletivo, o produto final permanecia necessariamente dependente da ação de todos na cadeia ou rede produtiva, mas a percepção desta totalidade se distanciou mais ainda daquele que executava a tarefa, por que ele tinha, a partir do momento da mudança, que se preocupar além do fabrico das peças ou serviços, com a qualidade e com o ritmo do seu parceiro de trabalho. Acirrava-se assim a competição entre os próprios trabalhadores. Mas a aplicação de um mecanismo essencialmente mercadológico no serviço público gerava problemas adicionais para o trabalhador como expõe Lucília Machado:

> Numa análise da metodologia, tudo que está embutido na concepção do TQC, a conclusão é que as pessoas têm que se submeter à lógica do mercado. Isto é complicado do ponto de vista de um trabalho voltado para a sociedade. Assim, essa concepção passa uma idéia de mercado, de competição, enquanto os valores humanos são relativizados.[108]

No Metrô era impossível a compreensão deste modelo de qualidade desvinculado do conjunto de medidas que estavam sendo implantadas no início da década de 90 no Metrô. Como vimos acima, neste período se introduzia a fragmentação física no trabalho, através da generalização das terceirizações, e com ela a redução do quadro "estável" de trabalhadores. As novas tecnologias de gerenciamento consolidavam aquela dinâmica, acirrando a fragmentação subjetiva e ideológica via gestão participativa[109]; agora entre os trabalhadores da própria empresa. Para isso foi implantado o TQC e um conjunto de regras, tais como o Programa 5-S (senso de utilização, senso de ordenação, senso de limpeza, senso de higiene e senso de autodisciplina)[110] e o Projeto ECO, que consistiam em um tipo de campeonato interno entre as áreas, que formavam grupos para cuidar do meio ambiente de trabalho, sendo que no "Dia da ECO" a equipe vencedora, aquela que mais "colaborou", recebia elogios, tinha sua foto publicada no jornal da empresa e ganhava uma parte do dia livre. Além do *just in time* (JIT) e do Kambam entre as áreas na manutenção, reduzindo o estoque e o tempo de movimentação de peças e equipamentos.

---

[106] Jornal Plataforma. Nº 173 de 26 de setembro de 1994. Resumo do depoimento de José Carlos Mora, do Comitê de Implantação do TQC no Metrô.
[107] Cf. Lucília Regina de Souza MACHADO. *TQC: gerenciamento nos tempos da crise do capitalismo*. Depoimento, In. Jornal Plataforma. Nº 173, 26 de setembro de 1994.
[108] Ibidem, p. 3.
[109] Gestão Participativa: Mobilização dos trabalhadores, com incentivos econômicos (prêmios, "estabilidade", "carreira") e forte carga ideológica, visando engaja-los na reestruturação produtiva.
[110] O Programa 5-S foi uma adaptação ambiental do Programa de qualidade total Cinco Zeros: zero estoque, zero defeito, zero papel, zero espera, zero pane.

Desta forma os metroviários "comemoravam" os vinte anos de operação comercial convivendo com um quadro reduzido de funcionários, em um momento que as atividades se avolumavam devido à saturação do conjunto dos equipamentos, o que exigia mais trabalho em manutenção, atenção redobrada dos funcionários que faziam inspeção e controle da operação e dos agentes de estação e seguranças que enfrentavam na linha de frente um sistema que entrava no ano de 1994 para o *Guinness Book* como o metrô de maior demanda por quilômetro de linha[111]. Com um número menor de funcionários ficava facilitada a implantação de novas técnicas de gerenciamento nas quais os próprios funcionários competiam entre si, vigiando uns aos outros, além de cuidar dos equipamentos e das instalações. Com isso se qualificou o controle sobre a mão-de-obra e se aumentou a produção por meio da aceleração do ritmo de trabalho e do volume de atividades para cada funcionário. Essas técnicas também limitavam a ação sindical e proporcionavam um novo tipo de relacionamento trabalhista, residindo aí sua maior vantagem para a empresa. A organização dos empregados tornava-se mais difícil.

Mas a promessa de um modelo japonês apresentado pelo representante da empresa, cujo centro estava na preocupação com a pessoa dentro do processo e não no resultado, foi adiada para um outro momento. Ela vai aparecer de novo no início dos anos 2000 com a introdução das normas ISO 9000[112], que serão uma continuidade das políticas de gestão da década anterior. O padrão ISO foi implantado no Metrô primeiramente no processo de manutenção do material rodante que recebeu o Certificado ISSO 9002 em 20 de dezembro de 2000 (ver quadro 5) e posteriormente na operação.

Segundo a doutora Margarida Barreto as normas ISO que foram introduzidas no Brasil colocavam em evidência a preocupação com a qualidade total do produto, em que o defeito da peça devia ser zerado. Neste modelo a busca de qualidade estava associada à produtividade, exigindo dos trabalhadores alta concentração, maior qualificação, capacidade de adaptação e respostas rápidas às demandas da produção. Os paradigmas incorporados às políticas de Recursos Humanos alteravam os conceitos e valores organizacionais até então utilizados. [113]

---

[111] Metrô/ Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM). *Metrô 30 anos*. São Paulo: Metrô, abril de 1998, p.30.
[112] ISO (Internacional Organization Standartization) Organização Internacional para a Normalização foi criada em 1987 na Suíça. A ISO 9000 é um conjunto de normas que visa padronizar as diretrizes para a seleção da qualidade nas empresas no mundo inteiro, com o intuito de torna-las mais competitivas para o mercado. A ISO 9002 é um modelo, dentro deste conjunto, voltado especificamente para a produção, instalação e serviços associados. (Metrô/GMT. *ISO 9002: O caminho da qualidade*. São Paulo: Metrô, sd.)
[113] Cf. Margarida Barreto. Violência, saúde e trabalho: uma jornada de humilhações. São Paulo: Educ/Fapesp, 2003, pp. 100 e 101.

> O controle sobre os trabalhadores adquire nova dimensão nas políticas de recursos humanos. A incorporação no cotidiano dos termos colaborador, associado e cooperador; oculta a tentativa de cooptação dos trabalhadores particulares. Os conflitos são neutralizados e uma nova ordem é imposta, inaugurando novas formas de alienação econômica, social e intelectual. [114]

O "gerenciamento estratégico participativo" e o "gerenciamento de qualidade total" passavam a guiar as transformações. O papel do gerente passou a ser a obtenção por parte dos "colaboradores" da maior produtividade possível e, conseqüentemente, uma maior lucratividade com menor custo. Como resultado destas novas políticas de gestão, tem-se a indiferença entre os pares e o individualismo foi se enraizando nas empresas.

III. 2.2.3 – Ataque à estabilidade relativa.

A estabilidade relativa no emprego, que significou a possibilidade de alargamento do horizonte do metroviário para com o seu trabalho, como vimos anteriormente, advinha do reconhecimento social que a categoria adquiriu, do caráter Estatal da empresa e também do trabalho metroviário ter se constituído numa espécie de reserva de mercado de mão-de-obra especializada em transporte de alta capacidade no país. No início da década de 90 esta estabilidade relativa, por mais que ainda permanecesse hierárquica, se estendeu por toda a Companhia a partir do momento em que o ingresso ao Metrô passou a ser somente por concurso público, consolidando, desta forma, entre os trabalhadores um sentimento de segurança. Para ser demitido era necessário que houvesse uma justificativa e o funcionário tinha direito a recorrer. Algumas correntes jurídicas, inclusive, advogavam que o fato de prestar concurso público conferia estabilidade real, nos moldes que existia para os funcionários públicos.

Mas a partir da segunda metade desta mesma década a empresa fortaleceu a estratégia de deixar absolutamente claro para os trabalhadores que esta estabilidade relativa não podia continuar, que o horizonte de trabalho podia ser reduzido a qualquer momento a depender da vontade e dos planos da empresa. Desta forma em setembro de 1996 a empresa anunciou a intenção promover um Plano de Demissões Voluntárias (PDV), que ficou encubado até ressurgir com toda força no segundo semestre de 1999. O sindicato dos metroviários considerou esta política de demissão um retrocesso para a empresa, como podemos ler no Jornal Plataforma de agosto de 1999:

> A crise da empresa é resultado do choque de interesses entre a demanda

[114] Ibidem, p. 101.

> social e a lógica dos negócios que rege o "Estado Moderno". Estagnado, o Metrô começa a andar para trás. E o PDV é um forte sinal dessa marcha para o retrocesso. O corpo técnico da empresa é o primeiro setor a entrar na alça de mira dessa "nova" política de transporte metropolitano.[115]

Em assembléia os metroviários decidiram rechaçar a proposta de PDV do Metrô, entendendo que ela atingia em cheio toda categoria e abria espaço para mergulhar a empresa num mar de dificuldades, justificando assim as concessões à iniciativa privada e as terceirizações. Mas a determinação do corpo dirigente da companhia foi maior. Depois de três meses de verdadeiro terrorismo nas áreas foco para as demissões, com muita pressão das chefias, como podemos observar através entrevistas, como a que expomos a seguir, o PDV se impôs:

> Aqui na GMO foi um "Deus nos acuda". A pressão foi muito grande para aderir ao PDV, e vinha de todas as formas, até como brincadeira. A gente ouvia a chefia falando: é bom assinar o PDV, se não depois vai ser PNB (pé na b...). Na verdade foi um PDI, pedido de demissão imposta.[116]

As demissões atingiram mais de 700 trabalhadores, a maioria deles das áreas de expansão e planejamento. Os funcionários que "aderiram" ao PDV receberam um mês de salário a mais por ano trabalhado como "incentivo" e as homologações realizadas no sindicato nos dias 6, 7, 8 e 13 de outubro de 1999. Mas o clima entre os metroviários que estavam saindo da empresa não era de alegria, como poderia se esperar quando ocorre uma ação voluntária, mas de frustração, como podemos perceber nas entrevistas que reproduzimos a seguir:

> Existe uma incoerência, porque na mesma semana que a Companhia lançou o PDV ela lançou também uma cartilha falando do projeto PITU 2020[117]. Como a empresa lança um projeto desse e ao mesmo tempo reduz em 50% uma área como a expansão? Querem expandir a empresa de que forma? É nítido que eles querem utilizar terceirização ou a privatização [118]

> Área de Informática: Na minha opinião, o PDV é uma preparação para a privatização. Muita gente da área de planejamento foi para empresas que possam vir a fazer o serviço que eles executavam.[119]

---

[115] Jornal Plataforma. Nº 341, 12 de agosto de 1999.
[116] Entrevista realizada pelo autor em agosto de 2003, com funcionário (25 anos de empresa) da Gerência de Montagem e Obras (GMO).
[117] Projeto Integrado de Transporte Urbano, da Secretaria de Transportes Metropolitanos.
[118] Entrevista com funcionário do GSA (Gerência de Segurança Patrimonial) que aderiu ao PDV. Jornal Plataforma Nº 348, 21 de outubro de 1999.
[119] Entrevista com funcionário da Gerência de Informática (GIT) que aderiu ao PDV. *Ibidem.*

> É contraditório falar na implantação do PITU, que prevê em torno de 200 quilômetros de Metrô, e estar cortando trabalhadores nas áreas de planejamento e projetos. Sem querer fazer um julgamento mais contundente, eu diria que o sindicato falhou: ele desvinculou o PDV do processo de reforma da Companhia.[120]

Assim o PDV, como parte de uma política global de pessoal, teve uma abrangência muito grande. Mas não era o fim da categoria metroviária, não significava nem o começo do fim. Porém, talvez representasse o fim do começo.

III. 2.2.4 – Ataque aos direitos conquistados.

A desconstrução do "caráter" da categoria metroviária também é efetivada através do ataque às conquistas coletivas da categoria. Este processo pode ser simbolizado, pela Campanha Salarial de 2000, quando a direção da empresa se recusa a renovar o acordo coletivo com a categoria. Depois de muita luta assina-o, mas impõe a retirada do anuênio para os novos metroviários. Esta mesma orientação estará expressa na política de obliterar a prática de ascensão profissional baseada na maturidade funcional e no projeto de "Plano de Carreira" apresentado pela companhia, centrado em critérios subjetivos, através dos quais a promoção do funcionário passa a ser controlada completamente pela empresa. Estes dois pontos de gestão de pessoal são emblemáticos porque demonstram com maior clareza a mudança de orientação em relação a perspectiva que os trabalhadores construíram quanto ao seu futuro no Metrô.

O anuênio foi uma conquista dos trabalhadores em uma conjuntura em que havia espaço para a discussão sobre a estabilidade funcional, porque interessava para a empresa que os trabalhadores permanecessem nela, que tivessem perspectiva de crescimento profissional par e passo ao seu desenvolvimento. Desta forma, a companhia "aceitou" o anuênio que consistia em um acréscimo de 1% no salário por ano trabalhado, sendo que os trabalhadores só passavam a receber o benefício a partir do quinto ano de contrato, quando ganhavam os 5% acumulados. Podemos perceber a importância da conquista se nos atentarmos para a média de 15 anos de tempo funcional existente na empresa em 2004, quer dizer, os trabalhadores metroviários recebiam em média 15% a mais no salário sob a rubrica: Gratificação por Tempo de Serviço. Esta conquista além da característica econômica, era uma demonstração de que a empresa apostava no funcionário; era como se fosse uma indicação para todos os trabalhadores e trabalhadoras que com o passar dos anos e da absorção técnica eles ficavam mais importantes, que ficavam mais valorizados dentro da empresa.

---

[120] Entrevista com Supervisora na área de planejamento. Ibidem.

Na Campanha Salarial de Maio de 2001 a empresa radicalizou contra todo o acordo coletivo, na verdade como pudemos ouvir em várias entrevistas com funcionários e participantes das assembléias, ela colocou um "imenso bode na sala". O piada que se ouvia era referente a uma situação muito ruim numa sala lotada de gente e suja, esta condição podia ser 'resolvida" colocando-se um bode lá dentro: assim as coisas ficavam insuportáveis. Retirando-se o bode todos sentiriam uma sensação de alívio, como se as coisas tivessem melhorado. Segundo os depoimentos esta foi a tática da empresa: atacou todo o acordo para retirar uma das conquistas mais estruturais da categoria, o anuênio.

Diante da ofensiva da empresa a luta da categoria se acirra. Assim, de março a junho de 2001 foram realizadas mais de 50 Setorias, 20 Cafés com Vizinho, 15 Cafés com Usuário, distribuídos dois Jornais do Usuário e duas Cartas Abertas, realizados três Atos públicos e realizadas 12 assembléias. A categoria trabalhou por quase todo este período com uma camiseta da Campanha Salarial e na assembléia do domingo dia 24 de junho ratificam o indicativo de greve de na qual os trabalhadores e concentrariam nos Pátios de Manutenção a partir da zero hora do dia 25. O Tribunal Regional do Trabalho (TRT) considerou a greve abusiva e o Tribunal Superior do Trabalho (TST) concedeu efeito suspensivo ao Metrô, que retirava as conquistas. Na noite de segunda feira, dia 25, a assembléia mantém a greve, e pela primeira vez uma categoria conseguia dobrar o TST. Foi mantido quase todo o acordo coletivo, além de conquistar 7% de reposição de perdas salariais e a garantia que não haveria punição para os grevistas. A gratificação por Tempo de Serviço foi mantida para os funcionários contratados até 30 de maio de 2001, mas os funcionários contratados depois desta data deixariam de receber o adicional.

Apesar da manutenção das demais conquistas, a perda do anuênio para os novos funcionários significou um grande ataque aos trabalhadores e um aprofundamento da fragmentação da categoria. A partir de maio de 2001, além dos terceirizados que institucionalmente não são considerados metroviários - apesar de vivenciarem o mesmo espaço - passava a existir dois tipos de metroviários, e na prática dois contratos de trabalho: o metroviário antigo, de primeira categoria, com todos os direitos garantidos em acordo e o funcionário novo, de segunda categoria, sem alguns destes direitos. Aparentemente, uma vantagem para os antigos, mas em 2003 as coisas ficaram mais claras quando a empresa propõe um novo PDV pra demissão dos trabalhadores aposentados que estavam na ativa e que possuíam mais de 55 anos[121]: a política era reciclar completamente os metroviários. Desta forma aquele trabalhador com mais direitos foi sendo substituído por outros sem

[121] Bilhete do Sindicato. Nº 183, 2003.

direitos. Funcionários com quase 30 anos no Metrô, com uma memória técnica inexistente fora da Companhia são excluídos de seus quadros, o que significou um golpe para todos os metroviários, como podemos ver pelos depoimentos dos demitidos:

> Eu ia fazer 29 anos em fevereiro (no Metrô), dediquei minha vida (aqui). Devo ter sido um bom funcionário por que no primeiro PDV que saiu eu assinei a carta (de adesão). Porque naquela época 14 'salários dava né', mas eles não quiseram. Agora tão mandando desta forma, sem direito.
>
> Temos que ver o que Deus vai fazer por nós daqui pra frente.
>
> A empresa vai sentir por que são pessoas qualificadas. (...) a pessoa que pegar o que eu fazia, não vai ter aquela experiência.[122]

> Tenho 29 anos de Metrô e trabalho na manutenção de vias. Esse processo foi bastante errado, porque não houve um critério lógico. Porque ela (a empresa) cortou pessoas ativas, ainda em processo produtivo, e em muitas áreas mais de uma pessoa importante estão saindo demitidas da empresa, sendo que pessoas não tão importantes, as vezes que até criam problemas, estão ficando.
>
> A partir do momento que você tira certas pessoas com um potencial a mais por seu desempenho, pela sua capacidade técnica a empresa perde com isso, e a demissão da forma como foi feita, por exemplo, pessoas bastante interessadas, trabalhadoras, indo pra rua, você está dizendo pra quem fica que não tem diferença entre ser um bom funcionário e entre ser um mau funcionário. Passa uma mensagem negativa pra quem fica. [123]

> Tenho 29 anos de Metrô, 60 anos de idade. È uma vida inteira aqui né, e o pior de tudo é que agora a gente é dispensada de uma maneira humilhante, que por mais que você esteja preparado não consegue admitir (...) Se uma pessoa trabalha em uma firma durante um tempo deste, 29 anos, eu acho que ela foi útil à firma, teria que ter um pouco de respeito, consideração, não é.
>
> Eles procuram enterrar a gente vivo, este que é o termo correto, enterrar a gente vivo.[124]

No mesmo sentido será a política do Metrô em relação ao Plano de Carreira, que também representava um mecanismo de gestão de pessoal que apresentava uma perspectiva de futuro para os trabalhadores. Segundo o depoimento de um operador do CCO, no Metrô:

> Havia uma prática que permitia aos trabalhadores terem uma certa projeção de sua ascensão na empresa, que era baseada na maturidade funcional (tempo na função). Ao longo do tempo, esta prática foi sendo sistematicamente atacada e sendo introduzida no seu lugar critérios subjetivos, que ficavam ao cargo da empresa e dos chefes, para a progressão do funcionário. Somado a esta perda de perspectiva cada

---

[122] Entrevista com mecânico de manutenção do Pátio Jabaquara demitido em 15/10/2003. Realizada pelo autor, nesta data.

[123] Entrevista com técnico em manutenção do VPN (Via Permanente) da Linha 2 demitido em 15/10/2003. Realizada pelo autor, nesta data.

[124] Entrevista com funcionário da GMO (área de expansão) demitido em 15/10/2003. Realizada pelo autor, nesta data.

> vez mais foi se alterando as funções com vistas à redução de direitos que tinham a ver com a função, tais como: escala de trabalho, adicional noturno e de periculosidade.
>
> Com isso vemos hoje em dia cada vez mais os trabalhadores reivindicar o Plano de Carreira, por que ele percebe que está estagnado, que não tem mais como projetar seu futuro na empresa.[125]

Ainda segundo o funcionário do CCO citado acima, um exemplo de perda de direito associado a desestruturação do Plano de Carreira ocorreu quando os antigos funcionários das Linhas 1, 2 e 3 do Metrô, que passaram no concurso interno para trabalharem na nova Linha 5, foram promovidos para Operadores de Trem ou do CCO e tiveram que aceitar a função sem o adicional de periculosidade.

Assim os metroviários que sofriam com a divisão funcional do trabalho desde o início da operação comercial na década de 70, a partir da década de 90 foram obrigados a conviver com a fragmentação social via mecanismo de terceirização, mas também com a diferenciação entre as formas de trabalhos em cada Linha do Metrô, com o fracionamento interno entre novos e antigos funcionários e com a discriminação em relação aos trabalhadores que dedicaram sua vida à empresa.

[125] Entrevista com Operador do CCO (13 anos de empresa), feita pelo autor em outubro de 2004.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vimos no transcurso desta dissertação que o trabalho vem sendo questionado de várias formas, nas últimas décadas. Tanto em sua processualidade social concreta, quanto como categoria de análise, a tendência teórica dominante é considerá-lo com um peso menor que aquele que possuía no início do século XX. Menor em quantidade devido ao desemprego que passou a ser estrutural , atingindo um número crescente de pessoas que não têm perspectiva sequer de entrar no mercado considerado formal de trabalho; mas menor também qualitativamente, na medida em que estuda a perda de importância do labor como categoria central para a sociabilidade humana em geral e como atividade criadora de valor na sociedade capitalista em particular. Em ambos aspectos o foco da crítica recai sobre a parcela produtora de bens do mundo do trabalho. A fábrica foi o local a partir do qual se espacializou os fazeres considerados produtivos, e a industrialização foi a teoria que explicava o processo de espacialização que estava em curso. O crescimento dos serviços tanto em número de mão-de-obra empregadas no setor, quanto em seu peso relativo ao Produto Interno Bruto (PIB), foi utilizado como um dos fundamentos para se teorizar estas mudanças no mundo do trabalho.

Diante deste quadro teórico hegemônico, nossa dissertação, por tratar da espacialização dos metroviários na RMSP, procurou problematizar no primeiro capítulo a questão do trabalho em serviços tentando entender como o trabalhador do setor se encaixava estruturalmente no modo de produção capitalista, tanto do ponto de vista econômico, como na conformação da classe trabalhadora como um todo. O primeiro obstáculo que encontramos, referente a esta preocupação foi a escassez de dados sistemáticos sobre o setor de serviços; sendo que ainda não foi produzida uma teoria de desenvolvimento específica ou uma periodização que possa servir de paradigma ao estudo do tema. Somente recentemente começou-se a procurar uma nomenclatura e uma definição mais precisa sobre os serviços, sendo que esta discussão desenvolve-se mormente no âmbito das instituições que tratam das negociações internacionais, em um ambiente de difícil acesso para quem pretende estudá-la sobre a ótica do trabalho. Consideramos que sob a ótica do trabalhador, por ser encarado como "improdutivo", o setor de serviços foi tratado economicamente de forma residual, mas também foi deixado de lado na perspectiva sociológica e geográfica. Mesmo no campo sindical e da organização dos trabalhadores não foram realizados estudos sistemáticos sobre como se comportava este setor da classe trabalhadora. Do ponto de vista do capital, por não ter a agilidade para se realizar comercialmente devido sua fixação geográfica ao local onde era produzido, os serviços também não foram tratados cientificamente.

Uma contradição é que mesmo com estas "restrições teóricas" - ser considerado "improdutivo" e não comercializável - o setor de serviços apresentava um crescimento fenomenal, principalmente a partir dos anos 70 nos países em que o capitalismo estava mais avançado. Mas olhando com mais cuidado esse desenvolvimento positivo dos serviços foi uma constante já a partir da década de 20, apresentando uma taxa relativa de mais de 55% sobre o total dos empregos na Inglaterra e de quase 40% nos EUA. E o mais importante: com uma dinâmica claramente ascensional em praticamente todo o mundo desenvolvido. A outra contradição é que sendo "improdutivo", o que sob o ponto de vista de Marx significava que não produzia mais-valia, os trabalhadores do setor se organizavam em sindicatos e faziam greves, formas de lutas típicas do trabalhador coletivo para a negociação sobre o mais-trabalho. Em outras palavras: o trabalhador improdutivo do ponto de vista marxista não faz greve, praticando outras formas de luta como ocupação de terra no campo, piquetes e fechamento de ruas de desempregados, e a "concorrência" quando se é profissional liberal. A greve é uma forma de organização para ação social que surgiu com a classe trabalhadora para a negociação da mais-valia relativa, justamente por esta produzir sobre-trabalho, que foi apropriado pelos capitalistas. Uma forma específica de luta para uma relação específica de trabalho. Além de ser uma indicação de pertencimento à classe trabalhadora, a greve e as lutas coletivas serão componentes importantes na socialização deste setor que também vive da venda de sua força de trabalho.

Diante destas contradições, nossa problematização sobre os serviços teve por núcleo a hipótese de que existiu (e existe) um processo de transformação de parcelas importantes dos serviços em produtivos, com seus trabalhadores passando a se relacionar socialmente através do trabalho abstrato produtor de mais valia e não através trabalho individual e improdutivo.Esta hipótese está baseada na leitura de que o processo de subsunção do trabalho ao capital não se deteve no início do século. Esse processo de subsunção ou de transformação do trabalho em trabalho abstrato, se deu (e se dá) em dois movimentos: um primeiro de subsunção formal, ou de simples assalariamento, no qual o trabalho, ou a força de trabalho, se transformava em uma mercadoria como outra qualquer, e um segundo movimento, no qual o trabalho se transformava em uma mercadoria especial e diferente das demais, por ter a capacidade de criar valor para o sistema. Desta forma, no final do século XIX não havia capital suficiente, nem base técnica para que este processo se desse de uma vez só. Daí seu carro chefe foram os trabalhos produtores de bens; aqueles produtos podiam separar-se do operário e realizar-se no mercado como lucro para a capitalista. Durante o início do século XX este setor será a principal fonte de acúmulo para o sistema, mas também foi a fonte originária ou primitiva que permitiu o início da subsunção de outros setores

da economia. Assim um primeiro problema que apontamos, para um aprofundamento a *posteriori*, é que parcelas importantes dos trabalhos em serviço se transformaram em categoria estrutural do capitalismo e portanto produtivos. A conseqüência lógica desta hipótese é que a classe trabalhadora ao invés de apresentar um decréscimo em seu número, experimentou um processo de crescimento ao incorporar setores importantes dos trabalhos em serviços para seu núcleo produtivo. Sendo necessário rompermos com a visão que reduz a produtividade do trabalho somente à parcela operária e industrial da classe trabalhadora, ampliando nossa escala de pertencimento.

Esta hipótese não termina com os problemas, pelo contrário abre um novo leque de questões que têm a ver com o estudo específico e empírico do setor de serviços e requer uma sociologia e uma geografia do trabalho em serviços com o intuito de esclarecer a sua complexidade interna e de recompor a unidade teórica sobre a classe trabalhadora. Com este proposta, no capítulo II iniciamos uma periodização, ou um exercício de sistematização histórica e geográfica, sobre o setor de serviços no Brasil, mais especificamente na RMSP, onde se concentrou significativamente este trabalho no país. Aqui, a falta de dados sistemáticos sobre os serviços se comprova na prática. Por exemplo, o IBGE somente em 1998 passou a sistematizar os dados do setor de maneira estrutural, com o início da edição da Pesquisa Anual de Serviços (PAS).

O quadro que surge quando tomamos uma perspectiva histórica alongada é diferente daquele que aparece se nos detemos somente os últimos 30 anos do século XX, quando inicia uma trajetória sincronizada de decréscimo do setor industrial e de crescimento do setor de serviços. Procuramos apresentar os dados relativos à participação percentual dos setores econômicos no PIB, para demonstrar como elemento de análise o crescimento ininterrupto do setor de serviços, que já compunha em 1900 uma parcela de 43,84% do total da renda produzida no Brasil, ultrapassando os 50% do PIB na década de 40, chegando no ano de 2000 a um patamar de 61,22% da economia do país.

Outros dados que estudamos sobre mão-de-obra ocupada por setores de atividade, seguem o mesmo padrão ascendente do apresentado pela participação na produção de riqueza. O detalhe é que internamente ao setor existem dois conjuntos claramente diferenciados, sendo que um, representado pelos serviços de informação, tem dinâmica crescente em relação à participação relativa na receita e outro, representado pelos serviços prestados à família e aqueles prestados às empresas, que crescem em mão de obra. Quer dizer que de conjunto o setor de serviços cresceu mais que todos os outros na sua complexidade interna.

De qualquer forma, os dados de uma maneira geral dão base à hipótese de que os serviços têm presença efetiva tanto na economia quanto na composição estrutural da sociedade. Seguindo os passos iniciados por Francisco de Oliveira *em Crítica à Razão Dualista* quando colocou que "as cidades são, por definição, a sede da economia industrial e de serviços" elaboramos, neste capítulo II, um exercício de periodização que tenta incluí-lo na história e na geografia da RMSP. Partindo de sua presença significativa na fase de protourbanização no início do século XX, passando pela fase de hegemonia urbana industrial, até o período que se forma o Espaço Urbano Industrial e de Serviços que é o meio geográfico onde ocorreu (e ocorre) o fazer-se dos metroviários que estudamos empiricamente no capítulo III.

Vivenciando a realidade do trabalho metroviário na RMSP, observamos a complexidade do fazer-se de um coletivo de trabalhadores no setor de serviço. Os transportes públicos são serviços de uso coletivo, sendo que o metrô é um meio de transporte de passageiro urbano de alta capacidade, que exige uma composição técnica em estado d'arte, ou seja, utiliza para sua efetivação um conjunto de tecnologia de última geração disponível na matriz urbana nos países desenvolvidos ou, como no caso do Brasil, da importação e incorporação destas à sua base técnica. Exige para sua construção e operação um acúmulo de capital social, podendo ser considerado, inclusive, um indicativo do grau de urbanização de uma dada sociedade e, como ocorreu na RMSP, indutor do desenvolvimento tecnológico.

Do ponto de vista do trabalhador estudamos o fazer-se do metroviário em seu duplo aspecto: o primeiro sendo a territorialização das funções especificas, onde percebemos que mesmo um coletivo claramente institucionalizado também possui suas diferenciações internas no que tange à produção. oOs trabalhadores da operação (operadores de trem, agentes de estação, segurança e operadores do CCO) que atuam no *front* - no momento da realização do produto final, muitos em contato direto com o usuário; e os trabalhadores de *back* - (manutenção, obras, administração, expansão e planejamento).

A pesar de serem os agentes de estação que encarnam as características tradicionais dos serviços, tendo que estar presente no momento de sua fruição pelo usuário, como um produto que não se separa de seu produtor, o serviço metroviário em si só é possível se efetivado pelo trabalhador coletivo, o segundo aspecto do fazer-se do metroviário que estudamos. Não havendo possibilidade de existir um metroviário autônomo como um motorista de táxi; este tipo o serviço em

transporte só se efetiva com a existência de um coletivo com várias partes funcionais específicas. O caráter da categoria metroviária se deve a esta estrutura produtiva do trabalho e também a sua história própria que é, nos dizeres de Alice Itani, "como tantas outras, singular para os que a fizeram".

Existe um elo de ligação entre eles, a linha do metrô. Que inicia em um Pátio de manobras, passando pelas estações, bases de manutenção de equipamentos de via, postos de segurança, até o outro extremo aonde existe um estacionamento de trens. Então apesar de se espraiar espacialmente pela RMSP, dispersando seus trabalhadores a linha os une. Neste sentido são diferentes dos bancários, por exemplo, que são funcionalmente fragmentados por agência, ou dos metalúrgicos que trabalham em fábricas de pequeno porte.

Como trabalhador coletivo, que se relaciona socialmente através do trabalho abstrato os metroviários são produtivos para o capitalismo. Produzem uma mais-valia ...Seu "patrão", quem paga o salário, não são os usuários, mas sim o Estado, estabelecendo uma relação de classe do tipo capitalista porque o Estado é o agente do capital. O caráter produtivo do serviço metroviário fica mais claro quando se trata de uma empresa administrada diretamente pelo capital, como no caso do Metrô do Rio de Janeiro que foi privatizado. Por outro lado se o Estado subsidia ou não estes capitalistas é uma outra questão, que não tem a ver com a produtividade ou não do trabalho. Temos exemplos de "subsídio" do Estado para bancos (PROER) e indústria através das isenções fiscais e outros mecanismos de transferência de renda (afinal o Estado "subsidia" todos os ramos de produção, sendo a transferência de renda este um de seus papeis na economia.

Mas o fato de produzirem mais-valia, sendo trabalhadores produtivos, não encerra a questão posta sobre o fazer-se dos metroviários. Este é um aspecto que tem a ver com a relação do coletivo de trabalho dentro da dinâmica geral do capitalismo; o caráter metroviário na RMSP é fruto do conjunto das determinações que estiveram presentes na sua constituição. Uma delas está relacionada à origem operária de seus trabalhadores no marco da situação político–social na época do surgimento da empresa e da categoria. Época marcada pela ascensão dos trabalhadores à cena pública devido às lutas do ABC paulista, região que fazia fronteira física com a principal área de manutenção de empresa. Área que até hoje representa a fatia mais combativa da categoria metroviária.

Apesar de possuir um setor operário em seu interior, caracterizamos a totalidade da categoria como Classe Média Trabalhadora Urbana. Parte de uma nova estrutura de classe que emergia no país, particularmente em São Paulo durante os anos 60 e 70, composta por uma burguesia vinculada ao capital internacional, um contingente operário massivo baseado nas fábricas organizadas pelas técnicas gerencias baseadas no fodismo/taylorismo e uma "moderna" Classe Média Trabalhadora Urbana, também numericamente importante. Surgia também uma "casta" de dirigentes das empresas, tanto públicas como privadas, que, apesar de serem formalmente empregados destas empresas, não faziam parte da classe trabalhadora.

Os metroviários são funcionários da única empresa em São Paulo que presta os serviços de transporte que o Metrô oferece. Possuíam uma estabilidade relativa, o que possibilitou o alargamento do horizonte profissional. Desta forma, a unidade produtiva, o elo de ligação físico estabelecido pela linha do metrô, a estabilidade relativa, a presença em seu interior de um importante setor operário e também sua importância para a mobilidade social e econômica da maior metrópole do país, foram elementos decisivos para a constituição de umas das categorias de trabalhadores que mais lutam no país.

As lutas coletivas e a organização sindical, que refletem o grau da consciência de classe, foram outros fatores de extrema importância para o fazer-se metroviário. As lutas vão ser de várias formas, refletindo a diversidade funcional da categoria, mas também serão coletivas espelhando a relação capitalista que se estabelecia entre seus trabalhadores e o Estado. Estas lutas terão como motivo questões políticas, que serão o estopim da primeira greve da categoria, as condições de trabalho e as questões referentes à salário, tanto diretos quantos indiretos (os benefício). A diferença das greves dos metroviários para as de metalúrgicos é que os primeiros têm que levar em consideração o caráter social do trabalho, que é usado ideologicamente contra eles. Assim os metroviários lutam para melhorar a condição de venda da sua força de trabalho, mas também defendem a empresa por ser um bem público. É neste processo que foi construída a consciência social do metroviário, que "tocam" a empresa apesar de muitas vezes não verem reconhecido o seu esforço coletivo enquanto categoria.

O corpo dirigente da Companhia e o Estado mostraram sua face como representante do capital, quando assumiram a política privatista que foi instrumentalizada no Brasil pelo Programa Nacional de Desestatização do início da década de 90. A partir deste momento atuaram

constantemente com o objetivo de quebrar os elos de unidade que deixam transparecer o caráter coletivo do trabalho - facilitador da formação da consciência da classe - através de uma política única de fragmentação do coletivo de trabalhadores. Esta política tem vários passos táticos e diversos tempos de implementação, aproveitando e acirrando os elementos de corte funcional, atacando os direitos conquistados , diferenciando a categoria entre novos e antigos, tentando descaracterizar a unidade ao longo das linhas estabelecendo contratos diferenciados para cada uma, atacando a estabilidade relativa dos trabalhadores e implementando a terceirização de forma generalizada na empresa. A forma de gestão acompanha o mesmo padrão que foi instaurado nas industrias e bancos, baseadas na qualidade total e nos mecanismos de gestão participativa, que no Metrô, por ser uma empresa pública, encontra solo firme para o fomento da ideologia de parceria e colaboração, segundo a qual todos devem se esforçar para fazer o bolo crescer, para depois repartir em fatias maiores. É assim que caráter do metroviário que estudamos vem sendo desconstruído.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

2001 - Uma Odisséia no Espaço.Stanley Kubrick, EUA, 1968.

ALCA-FTAA. *Nota Bibliográfica Sobre o Comércio de Serviços: Concepção e Princípios de Liberalização.* www.alca-ftaa.org/publications/com_ser1.asp; 2002.

ALVES, Robson de Paula e MENDES, Mauro Antonio. *Manutenção em 30 Anos de Evolução.* In: Revista Engenharia, Nº 564, ano 61, 2004.

ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos). *Revista dos Transportes Públicos.* Ano 21, nº 84, 1999.

ANTUNES, Ricardo. *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho.* São Paulo: Cortez/Unicamp, 1995.

ANTUNES, Ricardo. *Os Sentidos do Trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho.* São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.

ASSOCIAÇÃO PRÓ PARQUE MODERNISTA. *São Paulo: a cidade e os trilhos.* São Paulo: STM, 1993.

BARRETO, Margarida. Violência, saúde e trabalho: uma jornada de humilhações. São Paulo: Educ/Fapesp, 2003.

BERNARDES da SILVA, Adriana Maria. *A Contemporaneidade de São Paulo: produção de informações e novo uso do território brasileiro.* Tese de Doutorado, FFLCH-GEO/USP, 2001.

BHAGWATI, Jadish N. *Splintering and disembodiment of services and developing nations.* The World Economy, Nº 7, junio de 1984. In: ALCA-FTAA. *Nota Bibliográfica Sobre o Comércio de Serviços: Concepção e Princípios de Liberalização.* www.alca-ftaa.org/publications/com_ser1.asp; 2002.

BILHETE do Sindicato dos Metroviários. Vários números.

BIONDI, Aloysio. *O Brasil Privatizado (edição especial).* São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001.

BNDES. *Programa Nacional de Desestatização: relatório de atividades 1995.* Rio de Janeiro: BNDES/FINAME/BNDESPAR, 1995.

BONDUKI, Nabil e BONDUKI, Raquel. *Periferia da Grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho,* p 1149. In: A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial. Org. MARICATO, Ermínia. 2ª edição, São Paulo: Alfa- Omega, 1982.

BONELI, Regis. *Nível de Atividade e Mudança Estrutural,* p. 379. In. IBGE. *Estatísticas do Século XX.* Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

BRESSER PEREIRA, Luiz Carlos. *Crise Econômica e Reforma do Estado no Brasil: para uma nova interpretação da América Latina.* Tradução de Ricardo Ribeiro e Martha Jalkauska. São Paulo: Editora 34, 1996.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. *A Grande São Paulo: trabalhos e entrevistas de 1965 a 1973.* São Paulo: USP/FAU, 1978.

CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo.* São Paulo: Hucitec, 3ª edição, 1990.

CARDOSO DE MELLO, João Manoel. *O Capitalismo Tardio.* São Paulo/Campinas: Brasiliense, 1982. 3ª edição..

CARDOSO JR, José Celso. *Crise e Desregulação do Trabalho no Brasil.* Brasília: Ipea, 2001.

CARDOSO MELLO, Karla Reis de. *Transporte Urbano de Passageiros: as contradições do poder público.* São Paulo: Café, 2000.

CASTELLS, Manuel. *A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura. Vol 1 – A Sociedade em Rede.* São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTELLS, Manuel. *Cidade Democracia e Socialismo.* 2ª edição, tradução de Glória Rodrigues, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

CHESNAIS, François. *A Mundialização do Capital.* São Paulo: Xamã, 1996.

CLARK, Colin. *Las Condiciones del Progreso Econômico.* Madrid: Aliança Editorial, 1967.

CPTM. *Café e a Ferrovia.* www.cptm.sp.gov.br/br/historia/cafe.asp

DIAS GOMES, D. M. S.. *O Desvairar da Paulicéia: uma proposta urbanística no início da século XX.* Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH/DG/USP, 1996.

DIESAT - Edith Seligmann SILVA, Agda Aparecida DELIA e Leny SATO. *Condições de Trabalho e Saúde em Funcionários da OPM do Metrô de São Paulo.* São Paulo:, 1986.

DOBB, Maurice. *A Evolução do Capitalismo.* Traduzido por Routledge, 7ª edição, Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1980.

DRUCK, Maria da Graça. *Terceirização (Des)Fordizando a Fábrica: um estudo do complexo petroquímico.* São Paulo: Boitempo e Salvador: EDUFBA, 1999, p.57.

FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil.* São Paulo: Edusp/ Imprensa Oficial do Estado, 2001.

FIORI, José Luís. *Brasil no Espaço.* Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 2001.

FRANCA, Gilberto Cunha. *O Espaço de Trabalho a Partir das Transformações na Fábrica.* Tese de Mestrado FFLCH/DG/USP, 2004.

FRANCISCONI, Lea. Trabalho e indústria em São Paulo, p.126. In: Geografias de São Paulo: representação e crise da Metrópole, vol. 1. Orgs. CARLOS, Ana Fani Alessandri e OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. São Paulo: Contexto, 2004.

GASPARI, Elio. *PPP como o de Lula, nem com d. Pedro.* In. Jornal O Estado de São Paulo. 12 de setembro de 2004.

GATT. *Los resultados de la Ronda Uruguay de negociaciones comerciales multilaterales.* Ginebra: Textos jurídicos, 1994. Apud: ALCA-FTAA. *Nota Bibliográfica Sobre o Comércio de Serviços: Concepção e Princípios de Liberalização.* www.alca-ftaa.org/publications/com_ser1.asp; 2002.

GIDDENS, Anthony. *A Estrutura de Classes das sociedades Avançadas.* Rio de Janeiro: Zahar Editora.

GOUNET, Thomas. *Fordismo e Toyotismo na Civilização do Automóvel.* Tradução de Bernardo Joffily, São Paulo: Boitempo, 1999.

GRESPAN, Jorge L. S.. *O negativo do Capital: o conceito de crise na crítica à economia política.* São Paulo: Editora Hucitec, 1999.

HEES, Felipe. *As Negociações Internacionais Relativas ao Comércio de Serviços.* www.mtc.org/download/Felipe.ppt, 2002)

HILL, T. P.. *On goods and services.* Review of Income and Wealth, 23 de dezembro de 1877. In: ALCA-FTAA. *Nota Bibliográfica Sobre o Comércio de Serviços: Concepção e Princípios de Liberalização.* www.alca-ftaa.org/publications/com_ser1.asp; 2002.

HOBSBAWM, Eric J. *A Era das Revoluções: Europa 1789-1848.* Tradução Maria Lopes Teixeira e Marcos Penchel 14ª ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

HOBSBAWM, Eric J. *Mundos do Trabalho: Novos Estudos sobre História Operária.* Tradução de Waldea Barcelos e Sandra Bedran, 3ª ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

HORTA, Maria H., Carlos F. SOUZA & Sergio C. WADDINGTON. *Desempenho do Setor de Serviço Brasileiro no Mercado Internacional.* São Paulo, IPEA, 1998.

HUBERMAN, Leo. *História da Riqueza do Homem*. Tradução de Walternsir Dutra, 13ª ed., Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

IBGE – Centro de Documentação e Disseminação de Informações. *Estatísticas do Século XX*. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

IBGE – Gerência de Biblioteca e Acervos Especiais. *Pesquisa Anual de Serviços: suplemento sobre produtos e serviços 2001-2002*. Rio de Janeiro: IBGE, verão de 2004.

IBGE. *Pesquisa Anual de Serviços – PAS/2001*, Volume 3. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

ITANI, Alice. *Subterrâneos do Trabalho: Imaginário Tecnológico no Cotidiano*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 1997.

JANNINI NETTO, Caetano e PEREIRA, Arnaldo L. S. *O Projeto de Concessão da Linha 4*. In: Revista de Engenharia, nº 529. São Paulo, 1998.

JOFFILY, Bernardo. *Toyotismo e Microeletrônica: Uma revolução que desafia*. São Paulo, xerox.

JORNAL PLATAFORMA. Vários Números

KUHN, Thomas S.. *A Estrutura das Revoluções Científicas*. São Paulo: Perspectiva, 1997.

LESSA, Sérgio. *A materialidade do trabalho e o "trabalho imaterial"*. In. Outubro: Revista do Instituto de Estudos Socialistas. São Paulo: nº 8, 1º semestre 2003.

LESSA, Sérgio. *Mundo dos Homens: trabalho e ser social*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2002.

LOPES, J. A. Dias. *A Origem do Restaurante*. O Estado de São Paulo, Caderno 2, 26 de novembro de 2004.

MACHADO da SILVA, Luiz Antonio. *Mercado de trabalho, ontem e hoje: informalidade e empregabilidade como categorias de entendimento.* In: Além da Fábrica: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social. Orgs. SANTANA, Marco Aurélio e RAMALHO, José Ricardo São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

MACHADO, Lucília Regina de Souza. *TQC: gerenciamento nos tempos da crise do capitalismo*. Depoimento, In. Jornal Plataforma. Nº 173, 26 de setembro de 1994.

MAGALHÃES, Sérgio R. S.. *Trabalho e Classe Sociais; setor de serviços: A centralidade do trabalho reafirmada*. In. Dinâmica de Economia Mundial Contemporânea. Org. COGGIOLA, Osvaldo. São Paulo: Scor-Tecci, 2003.

MAGALHÃES, Sérgio R. S.. *Transporte Urbano na Região Metropolitana de São Paulo: o Metrô como alternativa*. Trabalho de Graduação Individual (TGI), FFLCH/DG/USP, fevereiro 2000.

MARTINS, José de Souza. *O Cativeiro da Terra*. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979

MARX, Karl e Friedrich ENGELS. *Salário, Preço e Lucro*, In Obras escolhidas, volume 1. São Paulo: Editora Alfa-Omega. Sem data.

MARX, Karl. *Capítulo VI Inédito de O Capital: Resultado do Processo de Produção Imediata*.São Paulo: Editora Moraes Ltda, 1969.

MARX, Karl. *Manifesto Comunista*. Tradução Maria Lúcia Como, 5ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

MARX, Karl. *Manuscritos Econômicos de Marx de 1861 a 1863: produtividade da capital, trabalho produtivo e improdutivo.*
www.marxist.org/portugues/marx/1863/prodcapital.htm

MARX, Karl. *O Capital: Crítica da Economia Política. Livro 1: O Processo de Produção do Capital.* Tradução Reginaldo Sant'Anna, Volume.1, 7ª edição. São Paulo: Difel, 1982.

MELO, Hildete Pereira de. *O Setor de Serviços no Brasil: uma visão global – 1985/95.* Rio de Janeiro: IPEA, 1998.

MENZEL, Ulrich. *A transição da Economia Moderna para a Pós-Moderna e suas Conseqüências sobre o emprego nos Países Industrializados e em desenvolvimento.* Transcrição da palestra proferida no Seminário: Trabalho e Desenvolvimento econômico. Goethe Institut, Agosto de 1995.

METRÔ/ SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS (STM). *Metrô 30 anos.* São Paulo: Metrô, abril de 1998.

METRÔ/GMT. *ISO 9002: O caminho da qualidade.* São Paulo: Metrô, sem data.

MONBEIG, Pierre. *La Croissance de Ville de São Paulo.* Grenoble: Revista Geografie, Alpine, 1953.

MOREIRA, Ruy. *As Novas Noções do Mundo (Geográfico) do Trabalho.* In: Revista Ciências Geográficas, Vol. III, nº20. São Paulo/Bauru: setembro/dezembro de 2001.

MOREIRA, Ruy. Os Períodos técnicos e os Paradigmas do Espaço do Trabalho. In: Revista Ciência Geográfica – VI – Vol. II. Bauru, maio/agosto de 2000.

MOREIRA, Ruy. *Teses para uma Geografia do Trabalho.* In: Revista Ciência Geográfica – VIII – Vol. II. Bauru, maio/agosto de 2002

NEGRI, Antônio. *Marx beyond Marx.* New York/London: Autonomedia/Pluto, 1991.

OLIVEIRA, Francisco de. *Crítica a Razão Dualista / O Ornitorrinco.* São Paulo: Boitempo, 2003.

SAES, F.. *A Grande Empresa de Serviço Público na Economia Cafeeira*. São Paulo: Hucitec, 1978.

SANTOS, Milton & SILVEIRA. Maria L. *O Brasil: território e sociedade no início do século*.São Paulo: Editora Record, 2001.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: EDUSP, 2002.

SANTOS, Milton. *Economia Espacial*. 2ª ed., São Paulo: Edusp, 2003.

SANTOS, Milton. *Metrópole Corporativa e Fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel/ Secretaria de Cultura, 1990.

SANTOS,Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SASSEN Saskia. *As Cidades na Economia Mundial*. São Paulo: Studio Nobel, 1998

SCARLATO, Francisco Capuano. *Busca do centro – O Reencontro com a Cidade*. In. Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole. Orgs. CARLOS, Ana F. A. e OLIVEIRA, Ariovaldo U. São Paulo: Contexto, 2004.

SEABRA, Odete Carvalho de Lima. *São Paulo: a cidade os bairros e a periferia*. In. Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole. Orgs. CARLOS, Ana F. A. e OLIVEIRA, Ariovaldo U.. São Paulo: Contexto, 2004.

SENNETT Richard. *A Corrosão do Caráter: Conseqüências Pessoais do Trabalho no Novo Capitalismo*.

SEVCENKO, N.. *São Paulo, que Tragédia*. In. Revista Isto É, nº 1209, dezembro de 1992.

SILVA, Sérgio. *Expansão Cafeeira e Origens da Industria no Brasil.* São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.

TAUILE, José Ricardo. *Para (re)construir o Brasil contemporâneo: trabalho, tecnologia e acumulação.* Rio de Janeiro: Contraponto, 2001.

THOMAZ, Antonio. *A Geografia do Mundo do Trabalho na Virada do Século XXI.* In: Revista Pegada, Vol. 4, nº 2. Presidente Prudente, novembro 2003.

THOMPSON. E. P.. *A Formação da Classe Operária Inglesa.* Livro I: A árvore da liberdade. Tradução de Denise Bottmann, 3ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

TOUSSAINT, Eric. *A Bolsa ou a Vida: A Dívida Externa do Terceiro Mundo: as finanças contra os povos.* São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2002.

TROTSKY, Leon. *Historia de la Revolucion Rusa* (tomo I). Colômbia: Editorial Pluma, 1982.

UNCTAD. *Produción y comercio em el setor de los servicios: Las políticas y los factores subyacentes que afectan a las transaciones internacionales de servicios.*, Nueva York, ONU, 1985. Apud: ALCA-FTAA. *Nota Bibliográfica Sobre o Comércio de Serviços: Concepção e Princípios de Liberalização.* www.alca-ftaa.org/publications/com_ser1.asp; 2002.

VASAPOLLO, Luciano. *Paradoxos do Presente e Lições de Marx.* In. Revista Outubro, nº 8, São Paulo: Instituto de Estudos Socialistas, 2003.

VASCONCELLOS, E. A.. *Transporte Urbano, Espaço e Eqüidade: análise das políticas públicas.* São Paulo: Unidas, 1996.

WERNECK, Rogério L. F. *PPP, uma velha idéia em nova embalagem.* In. Jornal O Estado de São Paulo, 24 de outubro de 2003.