Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
PUC-SP

Neide Honorato da Silva

Ferrovia e mobilidade intrametropolitana:
Um estudo sobre o movimento pendular no cotidiano dos trabalhadores do ABC paulista

Mestrado em Ciências Sociais

SÃO PAULO
2016

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

PUC-SP

Neide Honorato da Silva

Ferrovia e mobilidade intrametropolitana:
Um estudo sobre o movimento pendular no cotidiano dos trabalhadores do ABC paulista

Mestrado em Ciências Sociais

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de MESTRE em Ciências Sociais, sob a orientação da Profa. Dra. Maura Pardini Bicudo Véras.

São Paulo

2016

São Paulo, __/__/2016.

Banca Examinadora

_____

_____

_____

_____

_____

Dedicatória

À minha mãe, Madalena

Ao meu pai, Humberto (In memorian)

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão de bolsa de estudo sem a qual não teria sido possível realizar o presente estudo.

Agradecimentos

À minha professora orientadora Maura Véras, que abraçou o meu projeto de pesquisa a despeito de sua incipiência e me ajudou na elaboração de minha dissertação. Minha gratidão e admiração pela professora Maura não se limitam somente à sua paciência como orientadora, a importante contribuição para com a minha formação e ao apoio e incentivo à mim dispensados, mas pelo seu exemplo de resiliência, demonstrado ao longo de nossa trajetória no mestrado, quando passamos por momentos difíceis em nossas vidas.

Aos professores Antonio Rago Filho e Bruno Daniel Filho, pelas valiosas considerações no exame de qualificação.

Aos professores que aceitaram compor a banca examinadora na defesa, Adriana Capuano de Oliveira, Bruno Daniel Filho, Antonio Rago Filho e Daniel Bicudo Véras.

Aos professores da PUC-SP e da Fundação Santo André, que contribuíram para com a minha formação e aos meus colegas de turma e de trabalho, em sua maioria também professores.

Ao pessoal da Central de Impressões e Cópias da PUC-SP e da Secretaria Acadêmica da Pós-Graduação, em especial, à Alessandra.

Aos amigos e amigas, Marcelo Gallo, Lila Vítor, Mônica Savoldi, Eliana Vale, Eliane Passarelo, Rosana Torres, Zilpa Matos e ao Rafael Guelta (In memorian).

Aos meus cunhados, Rubens, Sérgio e Marcelo, à minha cunhada Sandra Francisqueti e aos meus sobrinhos e sobrinhas.

Aos meus irmãos e irmãs presentes e aos que se foram.

Ao Toninho por todo incentivo e apoio nos momentos alegres e tristes.

Às minhas filhas, Mariana e Madalena, que são a razão da minha luta diária e que suportaram a minha “ausência” mesmo estando presente, durante o tempo que me dediquei à pesquisa.

Aos usuários e usuárias dos trens da Linha 10-Turquesa que contribuíram de forma direta e indireta à nossa pesquisa.

O Trenzinho Caipira

Lá vai o trem com o menino
Lá vai a vida a rodar
Lá vai ciranda e destino
Cidade e noite a girar
Lá vai o trem sem destino
Pro dia novo encontrar
Correndo vai pela terra
Vai pela serra
Vai pelo mar
Cantando pela serra o luar
Correndo entre as estrelas a voar
No ar, no ar ...

(Heitor Villa Lobos/ Ferreira Goulart)

RESUMO

SILVA, N. H. **Ferrovia e mobilidade intrametropolitana: Um estudo sobre o movimento pendular no cotidiano dos trabalhadores do ABC paulista.** Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica De São Paulo, São Paulo, 2016.

O presente estudo objetiva conhecer o movimento pendular no cotidiano dos trabalhadores do ABC paulista em direção aos centros empregadores, como aspecto essencial da reprodução da força de trabalho em sua ampla inserção no terciário numeroso na metrópole de São Paulo. Busca caracterizar a mobilidade intrametropolitana e a problemática do transporte coletivo, com foco nos trens metropolitanos, identificando a diversidade de seus usuários e suas dificuldades no trajeto casa-trabalho. Este estudo propicia a compreensão do processo de segregação sócio–espacial, evidenciado nas longas distâncias que separam o local de moradia e o local de trabalho dos moradores dos subúrbios da Região Metropolitana de São Paulo. A implantação do sistema ferroviário em São Paulo teve íntimas relações com a cafeicultura e favoreceu o processo de constituição da metrópole paulista. A São Paulo Railway foi a primeira estrada de ferro do estado de São Paulo, construída com o objetivo de facilitar o transporte do café até o porto de Santos. Após passar por várias transformações ao longo da transição do século XIX para o século XX, atualmente essa ferrovia é administrada pela CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), destacando-se como integrante das redes de mobilidade e transporte de trabalhadores. Com base em aporte teórico-metodológico compatível à complexidade do tema, coleta de dados secundários e estatísticos e pesquisa de campo, acreditamos apresentar reflexões indicativas da necessidade de políticas públicas que priorizem os transportes coletivos.

Palavras-chave: ferrovia, movimento pendular, mobilidade intrametropolitana, trabalhadores, cotidiano.

ABSTRACT

SILVA, N. H. **Railway and intrametropolitan mobility: A study of the swinging the daily lives of ABC workers.** Thesis (MS) - Catholic University Of São Paulo, São Paulo, 2016.

This study aimed to evaluate the pendulum movement of ABC workers toward employers centers as an essential aspect of the reproduction of labor power in its broad inclusion in numerous tertiary in the metropolis of São Paulo. Seeks to characterize the intrametropolitan mobility and the problems of urban transport, focusing on metropolitan trains, identifying the diversity of its members and their difficulties on the way home to work. This study provides an understanding of the socio-spatial segregation process, evidenced in the long distances that separate the place of residence and place of work of the residents of the suburbs of Greater São Paulo. The implementation of the rail system in São Paulo had intimate relationships with coffee and favored the formation process of the metropolis. The São Paulo Railway was the first railway in the state of São Paulo, built in order to facilitate the transportation of coffee to the port of Santos. After going through several changes during the transition from the nineteenth to the twentieth century, today this railway is managed by CPTM (São Paulo Metropolitan Train Company), especially as part of the mobility and transport workers. Based on theoretical and methodological support consistent with the complexity of the subject, secondary data collection and statistical and field research, we believe present reflections indicative of the need for public policies that prioritize public transport.

Keywords: railroad, pendulum movement, intra-metropolitan mobility, workers, everyday

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I: REFLEXÕES SOBRE A CIDADE E A ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA

1.1. A cidade: produtora e produto das atividades humanas 21
1.1.2 A divisão social e territorial do trabalho na cidade 21
1.1.3 A cidade e os meios de consumo coletivos 25
1.1.4 A cidade como ambiente construído 28
1.1.5 A cidade mundial 29
1.1.6 A cidade, o Estado e o urbano no Brasil 32
1.1.7 A cidade e os trabalhadores na atualidade 36
1.1.8 Cidade e segregação urbana 41
1.1.9 Cidade e metrópole 46
1.2. Antecedentes da implantação do sistema ferroviário em São Paulo 48
1.3. Cafeicultura, industrialização e urbanização em São Paulo 50
1.4. A ferrovia e a constituição da Região Metropolitana de São Paulo 57

CAPÍTULO II: A FERROVIA COMO INTEGRANTE DAS REDES DE MOBILIDADE E A CONSTITUIÇÃO DO ABC PAULISTA

2.1. Os núcleos coloniais e a formação do ABC paulista 72
2.2. Breve Histórico da Ferrovia São Paulo Railway 84
2.3. Os desafios da mobilidade urbana 89
2.4. O transporte urbano: transporte individual x transportes coletivos 97
2.5. Os transportes sobre trilhos: metrô e trens metropolitanos 100
2.5.1 A integração dos trens com o metrô e outros meios de locomoção ... 104
2.5.2 Estação Prefeito Celso Daniel-Santo André: principal ponto de integração no ABC 105
2.5.3 Estações Brás e Tamanduateí: integração com o metrô 106
2.6. O movimento pendular na RMSP 107

CAPÍTULO III: O MOVIMENTO PENDULAR E O COTIDIANO DOS TRABALHADORES DO ABC PAULISTA

3.1. O cotidiano nas estações e no interior dos trens 109
3.2. O cotidiano da Estação Santo André 112
3.3. Breve caracterização das estações da Linha 10-Turquesa 117
3.3.1 Estações do município de Santo André 125
3.3.2 Estações do município de Mauá.....133
3.3.3 Estação Ribeirão Pires 137
3.3.4 Estação Rio Grande da Serra 139
3.3.5 Estação São Caetano 141
3.3.6 Estações do município de São Paulo 142
3.4. Considerações sobre a pesquisa de campo 147
3.5. Análise dos dados da pesquisa de campo 153
3.6 Caracterização dos usuários de acordo com as estações 158
3.7. Caracterização dos usuários da Linha 10-Turquesa 160
3.8. Opinião dos usuários quanto aos serviços prestados pela CPTM 167

CONSIDERAÇÕES FINAIS 171

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 177

ANEXO 180

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Divisão modal de viagens motorizadas, áreas metropolitanas (1977);
Gráfico 2: Divisão modal de viagens motorizadas, áreas metropolitanas (2005);
Gráfico 3- Renda familiar dos usuários entrevistados, em porcentagem;
Gráfico 4- Escolaridade dos usuários entrevistados, em porcentagem;
Gráfico 5- Usuários entrevistados que realizam integração com outros meios de transporte, em porcentagem;
Gráfico 6- Tempo gasto pelos usuários entrevistados no trajeto casa-trabalho, em porcentagem;
Gráfico 7- Jornada de trabalho dos usuários entrevistados, em porcentagem;
Gráfico 8- Atividades cotidianas realizadas pelos usuários entrevistados, em porcentagem;
Gráfico 9- Grau de satisfação dos usuários entrevistados com o transporte realizado pelos trens. Nota em número e porcentagem;
Gráfico 10- Avaliação dos trens pelos usuários, em porcentagem;
Gráfico 11: Ramo de ocupação dos usuários entrevistados, em porcentagem.

Índice de Figuras

Figura 1- A situação do pedestre no trânsito;
Figura 2- As faixas exclusivas de ônibus coletivos;
Figura 3- As ciclovias e as classes sociais;
Figura 4- As classes médias e o transporte coletivo;
Figura 5- transporte individual e congestionamentos;

Índice de Mapas

Mapa 1- São Paulo Railway;
Mapa 2- Grande São Paulo, destacando a Região do Grande ABC;
Mapa 3- Principais acessos da Linha 10-Turquesa, extraído do Mapa do Transporte Metropolitano, da CPTM;
Mapa 4- Linha 10 Turquesa;
Mapa 5- Região Metropolitana de São Paulo: tipologia socioespacial, 2000, áreas agrupadas e detalhadas;
Mapa 6- Município de São Bernardo do Campo;
Mapa 7- Município de Diadema;
Mapa 8- Município de Santo André;
Mapa 9- Município de Mauá;
Mapa 10- Município de Ribeirão Pires;
Mapa 11- Município de Rio Grande da Serra;
Mapa 12- Município de São Caetano do Sul.

Índice de Fotos

Foto 1- Estação ferroviária de São Bernardo, atual Santo André, 1867;
Foto 2- Em 1907 a Vila recebeu o nome de Paranapiacaba, mas até 1945 a estação foi chamada de alto da Serra;
Foto 3- Rua Cel. Oliveira Lima, vendo-se ao fundo a Companhia Steffi, 1899;
Foto 4- Fábrica Rhodiaceta, ao fundo da Estrada de Ferro São Paulo Railway, 1930;
Foto 5- Grupo de operários da Companhia Steffi, década de 1920;
Foto 6- Fábrica de Caxemiras Kowarick, junto à Estação, década de 1920;
Foto 7- distância entre as portas dos trens espanhóis;
Foto 8- distância ideal entre as portas dos trens;
Foto 9 - Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André;
Foto 10 - Estação Paranapiacaba;
Foto 11: Trecho da Serra da SP Railway em foto da primeira metade do século XX;
Foto 12 - Estação Campo Grande;
Foto 13 - Estação Pirelli;
Foto 14 - Estação Prefeito Saladino;
Foto 15 - Estação Utinga;
Foto 16 - O lixo e a favela na margem direita da Estação Utinga;
Foto 17 - Estação Mauá;
Foto 18 - Estação Guapituba;
Foto 19 - Estação Capuava;
Foto 20 – Estação Ribeirão Pires;
Foto 21 – Estação Rio Grande da Serra;
Foto 22 – Estação São Caetano do Sul;
Foto 23 – Estação Tamanduateí;
Foto 24 – Estação Brás;
Foto 25 – Estação Ipiranga;
Foto 26 – Estação Mooca.

INTRODUÇÃO

O estudo de qualquer tema sobre a Região Metropolitana de São Paulo deixa lacunas se não considerarmos o contexto histórico em que ela surgiu, os fatores que proporcionaram o seu processo de urbanização e as profundas alterações que nela ocorreram em função da abertura comercial ao mercado mundial, das novas indústrias e das novas tecnologias de comunicação e de transporte.

Compreender a Cidade de São Paulo em toda sua amplitude implica em examinar, cuidadosamente, sua extensa Região Metropolitana, em especial a região do ABC que tem grande parte de seu território situado às margens da extinta São Paulo Railway, posteriormente denominada Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Construída para facilitar o escoamento da produção cafeeira, essa ferrovia foi fundamental ao processo de metropolização em São Paulo, além de contribuir para o desenvolvimento industrial e formação das cidades situadas nas imediações do seu trajeto.

Este estudo foi motivado por nossa vivência como moradora nas imediações da Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André, na região do ABC paulista e também como usuária dos trens da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos). Deste modo, muitas informações que virão a seguir baseiam-se nas observações realizadas durante as viagens e também em sites da CPTM, dentre outros.

A escolha do trecho denominado Linha 10-Turquesa dessa ferrovia para realizar nossa pesquisa, entretanto, deveu-se à importância histórica da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e à sua localização geográfica, ligando a região do ABC paulista ao centro da cidade de São Paulo e outros municípios da região metropolitana. Os trens que percorrem esta linha proporcionam aos seus usuários facilidade de deslocamento, visto que muitos destes trabalham ou estudam fora do município onde residem. O trem constitui o principal meio de acesso ao centro da Cidade de São Paulo e Região Metropolitana para os moradores da região do ABC. Por outro lado, muitos moradores de outros

municípios e também da Cidade de São Paulo utilizam o trem para chegar até o ABC, visto que a região abriga um dos principais polos industriais do país, além de contar com um setor terciário bastante desenvolvido.

No início do século XX, os trens da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí partiam de Jundiaí e seguiam até o Porto de Santos. Após várias reduções em seu percurso, atualmente os trens têm como destino final a Estação Brás, na cidade de São Paulo, e no sentido inverso, a Estação Rio Grande da Serra, na região do ABC. A CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) administra a ferrovia na atualidade e dividiu a mesma em trechos que levam os nomes de pedras preciosas, como é o caso da Linha 10, que constitui nosso objeto de estudo: Linha Turquesa. Este trecho, até março de 2008, denominava-se Linha D- Bege.

O objetivo de nosso estudo é compreender a problemática que envolve o movimento pendular casa x trabalho na atualidade, com foco nos trens metropolitanos, ressaltando a importância da ferrovia como integrante dos meios de transporte de massa e acesso aos centros empregadores para os moradores da região do ABC paulista. Neste sentido, buscamos refletir sobre algumas questões fundamentais:

- O processo de segregação urbana evidenciado nas longas distâncias que separam o local de moradia e o local de trabalho dos moradores dos subúrbios da Região Metropolitana de São Paulo;
- O perfil das principais estações da Linha 10-Turquesa e as atividades cotidianas de seus usuários no interior dos trens e das estações;
- O perfil dos usuários do trem da Linha 10-Turquesa, a opinião destes sobre as condições do transporte realizado pelos trens e suas principais dificuldades;
- As transferências realizadas pelos usuários dos trens da Linha 10-Turquesa de um meio de transporte para outro: metrô, outras linhas de trem, ônibus, bicicletas e as locomoções realizadas a pé, de modo a avaliar os efeitos destas modalidades de locomoção no tempo gasto em seus deslocamentos diários.

Como uma primeira aproximação e delineamento teórico, iniciaremos nossa análise destacando a contribuição de estudos que possibilitaram uma compreensão abrangente da cidade em toda sua complexidade e serviram de base para nossa pesquisa.

Alguns autores abordam temas de suma importância ao presente estudo: Marx (2003), Engels (2008), Lefebvre (1972), Castells (1972), Lojkine (1997), Harvey (1982), Santos (1987), Ianni (1996), Veras (2000), Villaça (2005), Lecione (1998), Oliveira (2013), Antunes (2011), Sennett (2012) e Langenbuch (1971) levantaram questões sobre metrópole e cidade, segregação sócio-espacial, reprodução da força de trabalho, meios de consumo coletivo, transporte, movimento pendular casa-trabalho, além daquelas relacionadas aos desafios das políticas urbanas. É importante ressaltar que vários outros autores desdobraram-se no sentido de buscar uma compreensão sobre a cidade em seus amplos aspectos, mas elencamos aqueles que nos pareceram fundamentais para o nosso estudo.

Nossa opção teórica é o referencial e abordagem marxista, compreendendo a desigualdade como decorrente da forma de organização social do processo produtivo, pautada no conflito de classes gerado pela apropriação privada da produção social. O conjunto das forças produtivas e as relações de produção identifica o modo de produção de uma população. Esse conjunto é herdado de gerações anteriores e se prolonga pela ação dos sujeitos da História. Assim, a explicação da vida social deve ser buscada na base concreta e material, que carrega em seu bojo as contradições necessárias à sua superação e transformação. (Marx, 2003).

De acordo com Marx e Engels, a partir do desenvolvimento da propriedade comunal e do Estado a cidade antiga passa a constituir lugar de troca e substitui o campo; a divisão do trabalho entre trabalho manual e intelectual marcaram o início da desigualdade social: uns produziram e outros consumirão. (Marx, 2003).

A cidade medieval era subordinada à estrutura feudal; nela não havia o domínio da troca, da circulação de bens e dinheiro e o trabalho era pouco dividido entre as profissões. Com a aproximação do capitalismo, as cidades medievais tornam-se o domínio da acumulação primitiva; elas se associam possibilitando o intercâmbio de produtos e técnicas; surge a divisão social e

territorial do trabalho, a manufatura, a burguesia, o proletariado, a nação, o comércio mundial, o Estado e a cidade capitalista. (Marx, 2003).

O estudo de qualquer tema relacionado à cidade poderá apresentar inconsistência se não considerarmos o contexto histórico em que ela surgiu e uma metodologia abrangente capaz de captar sua totalidade, aparência e essência.

As atividades dos homens para produzir e reproduzir as condições necessárias à sua existência constituem a práxis, o trabalho humano que transforma a natureza e cria formas de organização social. Nesta perspectiva a cidade é entendida como produtora e produto das atividades dos homens. (Marx, 2003).

Conceitos como segregação, aglomerações, reprodução das forças de trabalho, meios de consumo coletivos e contradições capitalistas, dentre outros, servirão de suporte à nossa pesquisa e integram o escopo do primeiro capítulo.

Partindo do pressuposto de que as transformações estruturais e conjunturais da formação social são historicamente determinadas e a explicação da vida social deve ser buscada na base concreta e material, realizaremos uma retrospectiva histórica do período que antecedeu a implantação do sistema ferroviário em São Paulo. Para tanto utilizaremos como referência a tese de doutorado: *O bairro do Brás em São Paulo: um século de transformações do espaço urbano ou diferente versões da segregação social* (Véras, 1991).

O Brás é um dos muitos bairros da Cidade de São Paulo, destacando-se pelo fato de sua história encontrar-se estreitamente atrelada à história da Cidade de São Paulo, de modo que é impossível desvincular uma da outra, como também não é possível estuda-las sem a devida contextualização com a história do nosso país. Os estudos de Véras contribuíram profundamente para a compreensão do processo de metropolização em São Paulo, que teve como ponto de partida a Cidade de São Paulo. Ao analisar o bairro do Brás, a autora mostra que a história deste bairro encontra-se intimamente relacionada à história da Cidade de São Paulo, sendo a separação destas duas partes da cidade de ordem geográfica: o rio Tamanduateí, local onde foi implantada a primeira ferrovia paulista que é o foco da nossa pesquisa.

Para aprofundar nossa compreensão sobre o processo de metropolização iremos utilizar como suporte outra tese de doutorado: *A estruturação da Grande São Paulo (*Langenbuch, 1971). Este estudo é fundamental à nossa pesquisa, na medida em que possibilita a compreensão das circunstâncias que levaram à implantação do sistema ferroviário em São Paulo.

Langenbuch ressalta o papel das ferrovias no processo de urbanização e de constituição da Região Metropolitana de São Paulo, destacando a importância da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, sua contribuição para o desenvolvimento industrial e crescimento das cidades em suas imediações e sua conexão com a região do ABC paulista.

Sua tese contribui para a compreensão do processo de formação e crescimento da cidade de São Paulo e ressalta a importância dos seus arredores, especialmente a região que atualmente constitui o chamado ABC paulista. A análise de Langenbuch sobre o processo de constituição dos subúrbios paulistanos, em especial sobre a implantação dos núcleos coloniais, contribui de forma direta à nossa pesquisa, visto que a antiga Estrada de Ferro Santos-Jundiaí estendia-se ao longo das margens de muitos destes núcleos coloniais. Para o nosso estudo interessa aquele que, segundo o autor, foi o mais bem sucedido núcleo colonial: o núcleo de São Bernardo, que atualmente corresponde à região do ABC paulista.

O estudo de Langenbuch é rico em detalhes, sendo abrangente tanto histórica quanto espacialmente; inicia-se desde o período colonial e estende-se até a década de 1960, considerando tanto a Cidade de São Paulo e sua extensa Região Metropolitana como também muitas cidades do interior. Também com relação à implantação das ferrovias, sua análise é extensa e detalhada. Para nossa pesquisa, entretanto, iremos utilizar somente as informações que vão ao encontro do nosso objeto de estudo.

Embora Langenbuch tenha feito uma análise detalhada das ferrovias paulistas e de vários troncos e linhas locais, para nossa pesquisa interessa a Santos-Jundiaí, ferrovia extra regional. Quanto aos arredores paulistanos ou subúrbios, interessam-nos aqueles situados na região que hoje compreende o Grande ABC. Deste modo, enfatizamos a evolução pré-metropolitana dos arredores paulistanos no período de 1875-1915, pelo fato desse período ser

fundamental ao processo de constituição da região do ABC e seu desenvolvimento industrial impulsionado, dentre outros motivos, pela implantação da ferrovia. Apontamos também informações que vão além do nosso foco de estudo por entender que o processo de estruturação da grande metrópole paulista não pode ser compartimentado. Neste sentido procuramos, ainda que de forma breve, investigar as áreas situadas ao longo das margens da estrada de ferro Santos-Jundiaí.

Realizaremos uma breve análise de um problema que atinge não somente a cidade de São Paulo, mas constitui um desafio para as grandes cidades em diversos países do mundo: a questão da mobilidade urbana, que há muito vem se tornando um problema, não somente do ponto de vista da locomoção, mas também do ponto de vista ambiental.

Nosso esforço concentra-se em ressaltar a importância dos trens como integrantes dos meios de transporte de massa e acesso aos centros empregadores, tendo em vista a ampla inserção dos trabalhadores no terciário numeroso da metrópole. Os trens transportam grandes quantidades de pessoas pelo fato de atingirem longos percursos, contribuindo, assim, para amenizar os problemas no trânsito. Nestes longos percursos, muitos trabalhadores realizam transferências de um meio de transporte para outro, desde metrô, bicicletas e mesmo locomoção a pé.

Apresentaremos nossa pesquisa de campo, realizada no intuito de analisar o movimento pendular dos moradores do ABC paulista, com foco no trecho da ferrovia denominado Linha 10-Turquesa, situada nesta região. Nossa pesquisa foi dividida em duas etapas.

A primeira etapa consistiu na observação do campo de modo a traçar o perfil das estações, incluindo suas proximidades e pesquisa etnográfica. Esta etapa teve como aporte teórico autores que abordam questões da vida cotidiana, como Lefebvre (1980) e Martins (2000), dentre outros. Buscando destacar os problemas que envolvem o movimento pendular casa-trabalho, realizamos uma breve caracterização das principais estações da Linha 10-Turquesa e relatamos nossa observação sobre cotidiano dos usuários no interior dos trens e nas estações. Também foram coletados dados secundários e historiográficos.

Na segunda etapa da pesquisa realizamos entrevistas com os usuários da Linha 10-Turquesa. A pesquisa, de cunho qualitativo, foi realizada por amostra intencional. Foram aplicadas 45 entrevistas contendo perguntas fechadas, perguntas abertas e depoimentos espontâneos, nas estações centrais de cada município, na região do ABC, pois as mesmas apresentam maior fluxo de usuários: Santo André, São Caetano do Sul, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra. Na cidade de São Paulo, realizamos entrevistas somente nas estações Tamanduateí e Brás, visto que ambas permitem integração com o metrô, linhas verde e vermelha, respectivamente. A análise dos dados coletados na pesquisa teve como suporte a análise de Bógus e Pasternak sobre a estrutura social na metrópole e as categorias socioocupacionais. (Bógus e Pasternak, 2015).

O movimento pendular é o deslocamento diário realizado pelos trabalhadores que residem em uma cidade e trabalham em outra. Este constitui um indicativo das desigualdades espaciais e sociais presente nas grandes cidades, que revelam o grande dinamismo interno metropolitano.

Os trens metropolitanos são responsáveis pelo transporte de um grande número de trabalhadores, dos quais iremos analisar o movimento pendular dos trabalhadores região do ABC paulista.

CAPÍTULO I

REFLEXÕES SOBRE A CIDADE E A ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA

"o maior problema do Brasil não é a pobreza, mas a desigualdade e a injustiça a ela associada"

Flávio Villaça

1.1. A cidade: produtora e produto das atividades humanas

A atividade humana modifica o espaço urbano e é por ele condicionada. A cidade apresenta uma relação dialética com a sociedade, na qual a cidade interfere na sociedade e a sociedade interfere na cidade. Estudar a cidade numa perspectiva crítica implica o desvendamento da desigualdade na apropriação do solo, no acesso à infraestrutura básica, aos serviços e equipamentos sociais e ao sistema viário e de transporte.

Nossa reflexão sobre a cidade inicia-se tomando como ponto de partida uma abordagem que consideramos bastante abrangente à sua compreensão: a perspectiva histórico-materialista, cuja análise da divisão social e territorial do trabalho na cidade aponta elementos fundamentais ao nosso estudo.

1.1.2 A divisão social e territorial do trabalho na cidade

A cidade capitalista é mais do que um simples fato demográfico ou ecológico. Ela é aquela que apresenta aglomerações urbanas resultantes da divisão social e territorial do trabalho e do processo de acumulação capitalista, onde estão concentrados os meios de produção e a força de trabalho, produção e consumo. A explicação da cidade capitalista através da teoria

marxista possibilita captar sua essência e entender como a atividade humana modifica o espaço urbano e é por ele condicionada.

A produção da mais-valia é, segundo Marx, a essência do modo de produção capitalista na medida em que a força de trabalho gera um valor maior do que o recebido em forma de salário. O modo de produção capitalista submete o trabalhador, obrigando-o a vender a sua força de trabalho para poder sobreviver, impondo à ele o máximo de exploração com vistas ao aumento da produtividade e maximização dos lucros. A divisão do trabalho dentro da manufatura promoveu o aumento do capital constante e variável, possibilitando as condições para a grande indústria. A cidade aparece, assim, como o local da produção capitalista, que abrange processos internos às unidades de produção (capital constante, capital variável, força de trabalho) e processos externos à elas (alojamento da força de trabalho e os meios necessários à sua reprodução). (Marx, 2003).

Muitas teorias tratam do espaço utilizando concepções empiristas, recortando-o em pedaços determinados numa postura que observa e constata mas não explica. A análise empirista entende o espaço como algo homogêneo e neutro, no qual se desenrolam os fatos econômicos. A contradição social/privado é encoberta pela aparência do espaço social como independente dos espaços privados e pela aparência de que o espaço social é produzido por agentes individuais. (Veras, 2000).

A teoria marxista concebe o espaço como sendo regulado pela lei do valor de troca de mercadorias. Nem sempre existiu a lei do valor no espaço porque ele não era produzido, mas dado pela natureza. Do ponto de vista da empresa privada, a lei do valor se impõem no espaço por meio da localização que calcula o preço da força de trabalho. No estágio concorrencial, os capitalistas concorrem pelo preço do solo, pois pagam pelo seu uso. O preço do solo construído se eleva de acordo com o tipo de habitação que marca o espaço, tornando impossível utiliza-lo sem lucro. No estágio monopolista a contradição social/privado se desloca para o mercado e para o Estado, que fazem cumprir as leis da divisão do trabalho e da propriedade. As firmas monopolistas impõem novos preços e normas em função do interesse privado,

gerando novos setores de produção: grandes conjuntos habitacionais e renovação urbana, evidenciando o papel do Estado. (Marx, 2003).

No modo de produção capitalista a divisão do trabalho leva à cooperação no interior da empresa e à concorrência, no mercado. A cooperação é possibilitada pela *aglomeração* dos trabalhadores e pela concentração dos meios de produção. Na fase monopolista a livre concorrência é modificada trazendo uma nova forma de divisão do trabalho para as cidades e para a relação cidade-campo. A terra é modificada pela atividade social, sendo substituída por espaço construído. (Marx, 2003)

Em *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra,* Engels analisa como o modo de produção capitalista se materializava na cidade e como era por ela condicionado. As indústrias do século XIX exigiam a aglomeração dos trabalhadores em suas proximidades, estes amontoavam-se em locais insalubres e apertados, de modo a disponibilizar aos seus empregadores jornadas de trabalho extensas (Engels, 1845). Sua análise mostra enorme semelhança com o início da industrialização no Brasil e o processo de segregação do espaço urbano, quando grande parte dos trabalhadores morava em casa alugada, cortiços ou bairros operários, como o Brás e Moóca. Porém, no caso brasileiro, as contradições capitalistas sempre foram evidentes nas cidades desde o período colonial: pobreza e segregação. (Véras,1995).

A análise da cidade capitalista deve grande contribuição do filósofo H. Lefebvre, cujos estudos destacaram questões como o direito à cidade, o espaço vivido, o cotidiano e a revolução urbana. (Véras, 1993). Seus estudos explicitavam que a origem dos problemas urbanos assentava-se na propriedade privada do solo urbano. A habitação tratada como mercadoria, dificultando sua aquisição pela população de baixa renda, a desigualdade de acesso aos equipamentos urbanos, os congestionamentos no trânsito, que sempre incide sobre os mais pobres e a existência de extensas periferias sem equipamentos. (Lefebvre, 1991).

A cidade é a sede do poder político que, através do aparelho do Estado protege a propriedade e garante o poder econômico do capital. No capitalismo os conflitos são resultantes das relações de produção. Para contê-los o Estado utiliza diversos meios: o exército, a polícia a ideologia e a economia política. A

cidade é, assim, palco de desenvolvimento das categorias econômicas, do capital, do trabalho e da luta de classes. (Lefebvre, 1991).

Lefebvre aponta a necessidade de entender o processo de industrialização e suas relações recíprocas com a cidade. A industrialização desenvolve relações tensas e contraditórias com o urbano; retirando da cidade a realidade preexistente, destruindo-a prática e ideologicamente; a realidade urbana reage, expande-se e generaliza-se e impõe-se como vida socioeconômica própria; a cidade passa a ser vista como “centro de decisão”, trazendo consigo uma nova racionalidade, tecnicista e organizatória. (Véras, 1994).

Lefebvre distingue diversas formas de urbanismo: “urbanismo dos homens de boa vontade” caracterizado pelo humanismo; “urbanismo dos administradores” ligado ao setor público tecnocrático, que remete a aspectos ligados à circulação e comunicação; “urbanismo dos promotores de venda”, ligado ao capital imobiliário. Para ele, a cidade é uma totalidade que não pode ser fragmentada; ela é mais que um local de projeção da sociedade, ou um “espaço de confrontos” ou um “conjunto de diferenças”. Ela é a combinação de todos estes fatores. A forma urbana é o suporte material da vida cotidiana, da luta política e do encontro. (Lefebvre, 1991).

Lefebvre aponta para o processo de implosão-explosão da cidade, gerado pela industrialização: reuso de bairros, deterioração dos centros e periferização. Nesse processo, ocorre a perda daquilo que se chamava anteriormente de “gênero de vida” porque não há mais o urbano ou o rural separados, um bom exemplo desse fato é a modernização da vida no campo em que se estabelece conexão direta com as revendedoras de produtos rurais na cidade. (Lefebvre, 1991).

Lefebvre aponta que a cidade apresenta uma relação peculiar com a sociedade nela inserida, uma relação dialética na qual a sociedade interfere na cidade e a cidade interfere na sociedade. Por isso, propõe uma distinção entre a cidade como paisagem a ser observada e o urbano como modo de vida, constituído pelo conjunto de leis e das ações implícitas que influenciam e são influenciadas pela cidade numa relação dialética. (Lefebvre, 1991).

Diante do exposto, evidencia-se a importância do pensamento de Lefebvre para o estudo da cidade, tendo em vista a complexidade do tema.

Sua obra fornece importante instrumental teórico para pensar a cidade possibilitando um olhar crítico e ao mesmo tempo, sensível sobre as principais questões presentes no cotidiano.

Para entender a relação que a cidade capitalista estabelece entre os meios de consumo coletivo e os meios de circulação material com o espaço urbano, recorremos aos conceitos marxistas de *cooperação* e *divisão do trabalho.* A cooperação é possibilitada pela *aglomeração* dos trabalhadores e pela concentração dos meios de produção. A cidade é deste modo, fundamental para o capital aumentar a produtividade do trabalho através da socialização das condições gerais da produção. As classes sociais, a partir da vivência nas cidades, passam a se enfrentar e a reivindicar equipamentos de infra-estrutura e requisitos urbanos necessários à sua reprodução: fábricas, meios de comunicação, meios de transporte, abrigo para a força de trabalho e meios de consumo coletivo. (Lojkine, 1997).

1.1.3 A cidade e os meios de consumo coletivos

Nas décadas de 60 e 70, as cidades receberam contribuições do "estruturalismo marxista", influenciados por L. Althusser. Nesta ótica, a cidade é vista como reflexo da estrutura social, subordinada ao modo de produção. Autores como Castells e J. Lojkine apontam a cidade como espaço da reprodução da força de trabalho e espaço dos meios de consumo coletivo. Movimentos sociais, aglomeração e segregação são reflexos das contradições capitalistas que se materializam na cidade. A abordagem estruturalista apresenta um forte apelo à Economia Política na explicação da cidade, salientando o processo de acumulação capitalista, as relações do Estado com a reprodução da força de trabalho e movimentos associativos. (Véras, 1991; Gottdiener, 1993).

Castells concebe a cidade como espaço de consumo coletivo e luta social em torno da reprodução da classe trabalhadora. Na ótica do autor, a cidade será apresentada como espaço de consumo coletivo do uso e da vida cotidiana. O consumo coletivo se realiza por meio de políticas públicas do Estado, que se encarrega da produção dos meios essenciais de reprodução da

força de trabalho: saúde, educação e equipamentos coletivos. Deste modo, o Estado configura-se como planificador do processo geral de consumo, base da chamada política urbana. (Castells, 1972).

A organização espacial da força de trabalho é caracterizada por aglomerações, enquanto que uma unidade urbana é caracterizada por certa unidade residencial formada por um conjunto de habitações e serviços, específicos da vida cotidiana que consiste, segundo Castells, no processo de reprodução da força de trabalho. Para entendermos este processo é necessário estabelecer a diferença entre o consumo coletivo e o consumo individual. Ambos estão vinculados, mas o consumo coletivo estrutura o consumo-produção da força de trabalho e reprodução das relações sociais. O processo de reprodução da força de trabalho depende do conjunto da estrutura social em articulação com as instâncias econômicas, política e ideológicas, sendo estruturado pela contradição entre as classes.

Castells coloca a cidade como um palco da luta de classes que se expressa nos movimentos sociais urbanos e declara que as contradições urbanas não repousam sobre uma contradição entre burguesia e proletariado, mas entre os interesses particulares da burguesia e os interesses das classes dominadas. A crise urbana deriva da incapacidade do capital de tornar rentáveis os meios de reprodução da força de trabalho e do Estado em intervir sobre os efeitos dessa crise. (Castells, 1972).

O espaço é a expressão da estrutura social, não somente o espaço urbano, mas o espaço tomado em seu conjunto. O espaço é condicionado pelos modo de produção do passado, ao mesmo tempo em que condiciona o modo de produção atual. O espaço é uma estrutura subordinada, não somente ao econômico, mas a uma totalidade. O espaço urbano é a expressão concreta de cada conjunto histórico e de cada sociedade específica. O espaço como espaço físico nada determina; do ponto de vista social, só há o espaço-tempo, construído pelas relações sociais. A divisão social do espaço só tem sentido dentro do modo de produção capitalista. Para este autor a problemática fundamental encontra-se na especificidade dos processos de reprodução da força de trabalho e de reprodução dos meios de produção. No capitalismo avançado, a complexidade da estrutura econômica leva à uma organização

espacial muito maior que no âmbito da empresa, abrangendo as economias externas de aglomeração. (Castells, 1972).

De acordo com Castells, a industrialização dependente teria baixa capacidade de absorção dos trabalhadores migrantes produzindo um descompasso entre urbanização e proletarização. Castells introduz o conceito de “marginais” aos migrantes que não encontram trabalho no núcleo hegemônico passando a ocupar posições no setor terciário em serviços subalternos e informais. A descrição dos “marginais” na análise de Castells (1972), nos remete aos trabalhadores ambulantes da Linha 10-Turquesa do trem da CPTM, pois numa rápida observação é possível verificar que os mesmos são, de forma geral migrantes, sobretudo da região nordeste do nosso país. Grande parte destes trabalhadores, pelo fato de não possuir qualificação profissional terminam por ganhar a vida por meio do comércio ilegal realizado no interior dos trens.

Em sua análise, Castells não leva em consideração as contradições e as dialéticas presentes tanto no planejamento urbano como nos movimentos sociais, considerando essas como “sobredeterminação”. Sua investigação está comprometida por um mecanicismo que baseia a explicação da realidade em uma estrutura cristalizada. Entretanto, é necessário reconhecer a grande contribuição de Castells pois ele foi um dos primeiros a colocar a questão urbana na categoria de científico, além de apontar o mascaramento ideológico nos outros estudos sobre este assunto e desmontar o arcabouço teórico de intelectuais a serviço das classes dominantes.

Numa perspectiva próxima à Castells, Jean Lojkine (1979, 1981) aponta a cidade como reflexo de uma nova modalidade de conflito de classes. No processo de produção, realização e repartição da mais-valia, a cidade absorve uma parte do capital na sua construção e este solo é repartido de forma desigual. A cidade “pertence” aos investidores e não aos trabalhadores que a construíram.

A cidade é fundamental para a “realização” da mais-valia pois é nela que se encontram o mercado, as empresas e os serviços, a força de trabalho, o poder capitalista e o Estado. (Véras, 1989). A organização do espaço urbano, da infraestrutura e dos serviços determina a qualidade de vida da população.

1.1.4 A cidade como “ambiente construído”

O estudo da cidade contou também com a contribuição de dois importantes teóricos: David Harvey (1982) e Milton Santos (1987). Em suas respectivas concepções sobre o espaço, estes autores apontam-no como ambiente construído, resultante de um modo de produção que reproduz a realidade social e atua sobre ela.

Para Harvey, o debate sobre o espaço e o ambiente construído pode ser vista em uma grande contradição epistemológica: o positivismo e o materialismo histórico. Enquanto o positivismo observa e constata, considerando o espaço como um fato isolado, o marxismo tenta descobrir as causas que produziram os fatos, ou seja, o espaço como parte de uma totalidade produzida. (Harvey, 1982).

Harvey concebe a cidade como resultante de um modo de produção e o urbano, como a dimensão concreta e articulada da prática social. O espaço urbano deve ser entendido como resultante das relações sociais que refletem a sociedade como um todo. O urbanismo é a expressão de um conjunto de relações inseridas em uma estrutura social mais ampla, que não se esgota com a estrutura decorrente do espaço, mas em ideologias que irão moldar o modo de vida de um povo.

Com o desenvolvimento do capitalismo e o crescimento da urbanização torna-se cada vez mais difícil distinguir o público/privado, remetendo-nos à organização política do espaço e à discussão do papel do Estado no sistema econômico e social. A ocupação do espaço torna-se cada vez mais diferenciada; o espaço criado substitui o espaço original; a força do mercado mundial e a divisão internacional do trabalho aniquilam estilos de vida regionais. Harvey aponta que a criação do espaço na cidade moderna tem uma proposta ideológica. (Harvey, 1982).

Segundo Milton Santos (1980), é indispensável identificar o espaço como categoria fundamental, como produto histórico, como ambiente construído pelo homem através do seu trabalho, como um conjunto de formas do presente e do passado. O espaço é natureza e construção, produto e

produtor, determinante e determinado que reproduz e acentua as diferenças de localização e reforça a lógica do capital e a distribuição desigual da terra.

Para Milton Santos (1980), o espaço apresenta um traço dialético das ações recíprocas, das múltiplas determinações, políticas sociais e culturais, que reproduz a realidade social e atua sobre ela. A expansão do modo capitalista de produção em escala internacional leva a uma noção de “habitat”: o espaço social passa a ser o espaço do capital, da luta política entre os países e as classes sociais. (Santos, 1980).

A ideia de que o capital é uma construção da sociedade esconde a desigualdade entre seus produtores, entre as classes sociais. A apropriação e o uso do espaço indica a desigualdade entre os homens, gerada pela intervenção do capital. Para entendermos a verdadeira noção de espaço é necessário levar em conta sua paisagem, que é o local de funcionamento da estrutura tecnoprodutiva e a formação social que dinamiza este espaço, ou seja, é necessário conceber o espaço não como valor de troca, mas como símbolo. (Santos, 1980).

A problemática fundamental encontra-se na especificidade dos processos de reprodução da força de trabalho e de reprodução dos meios de produção. No capitalismo avançado, a complexidade da estrutura econômica leva a uma organização espacial muito maior que no âmbito da empresa, abrangendo as economias externas de aglomeração (Santos 1980).

1.1.5 A cidade mundial

Muitos estudiosos analisam a cidade inserida numa escala maior, ou seja, a esfera global. Para uma melhor compreensão da cidade global é necessário identificar o contexto histórico em que ela surgiu, ou seja, no neoliberalismo. A invasão do capitalismo central fomentou processos de (dês)territorialização, criação de polos de controle e novas formas de subordinação. Neste contexto, as cidades passam por profundas alterações em função da abertura comercial ao mercado mundial, das novas indústrias e

novas tecnologias de comunicação possibilitando a formação de uma sociedade informacional. (Ianni, 1996).

Os espaços se fragmentam; se homogeneízam e se diferenciam. As relações entre os Estados-nação tornam-se formais, marcadas por alianças; por outro lado, as relações entre as classes no interior de cada sociedade são reais, gerando processos de marginalização, presentes mesmo nos países centrais.

Algumas cidades têm funções específicas e estratégicas cuja importância é fundamental à economia globalizada, sendo por isso denominadas *cidades globais;* estas remetem à dialética entre cidade local e cidade mundial. (Véras, 1997). Cabe destacar que em todas as cidades há uma face local e outra global. Entretanto, os megamercados promoveram um *típico ideal* de cidades, cujas características e atributos se repetem em diferentes países: polarização social, desemprego, violência, funções industriais sofisticadas do ponto de vista tecnológico, presença marcante de empresas transnacionais e por serem base de operações de capital financeiro.

Em um polo dinâmico constituído pelas mais importantes cidades globais: Nova York, Tóquio, Londres, Paris, Cidade do México, Cingapura, Hong Kong e São Paulo, concentra-se 10% da economia mundial, segundo Borja (1990). Estas cidades constituem pontos estratégicos no mundo. São verdadeiros “pontos cardeais”, conforme observou Ianni (1994), que dominam política e economicamente os fluxos do mundo. As demais funcionam à sua margem. (Ianni, 1996).

Muitos autores apontam que a cidade global deve contar com recursos humanos qualificados, sistema de comunicação que viabilize mecanismos de inserção no mercado global, infraestrutura urbana satisfatória, capacidade política para administrar as demandas sociais e ambientais e organização institucional com regras claras.

Ao mesmo tempo em que concentram a face avançada do capitalismo, as cidades globais conservam características do Terceiro Mundo. A concentração de poder e riqueza, de um lado, e as cruéis formas de exclusão social, de outro, são claramente visíveis nestas cidades através de suas paisagens urbanas, marcadas pela segregação e fragmentação, evidenciando focos de contrastes e tensão. (Ianni, 1996).

Os processos de internacionalização que favorecem o fluxo da economia e da cultura favorecem, também, a disseminação de doenças e o narcotráfico. A cidade mundial, da abertura e da conectividade, fecha suas portas àqueles que fogem da exclusão ou que almejam uma oportunidade tornando-se, ao mesmo tempo, lugar de encontro e desencontro.

No Terceiro Mundo, as cidades mundiais são afetadas pelos impactos da industrialização associados aos baixos salários, desemprego, crescimento do setor informal e um Estado com capacidade reduzida de administrar a crise socioeconômica. Gottdiener denominou “espaço de assentamento desconcentrado” àquela cidade central que tem o seu poder diminuído e passa a adquirir um novo cotidiano e uma nova territorialidade. Os novos espaços de assentamentos refletem as desigualdades sociais. (Gottdiener, 1993).

As oposições cidade/campo, centro/periferia, perto/distante e até público/privado foram dissipadas pelas inovações tecnológicas nos meios de transportes e de comunicações (Virilio, 1993). O tempo também muda com a sociedade da informação, torna-se instantâneo através dos meios de comunicações.

Alguns autores contemporâneos são bastante otimistas quanto às relações sociais nas cidades, por conta das “redes de solidariedade”. No entanto, as cidades brasileiras, principalmente a cidade de São Paulo, apresentam segregações étnicas e culturais que pode ser verificadas em alguns de seus bairros e em determinados grupos marginalizados pela sociedade que apresenta “dificuldade de reconhecimento da alteridade”. (Véras, 1994).

A cidade de São Paulo é caracterizada como cidade mundial pois exerce papéis competitivos no tocante à gestão do capital financeiro, por seus padrões de estruturação urbana e hierarquia social. Ao mesmo tempo, abriga as polaridades das cidades mundiais e processos contraditórios como desconcentração metropolitana, terceirização, diminuição do número de indústrias, desemprego, crescimento da pobreza e a configuração espacial destes processos: periferias desequipadas para as camadas populares e condomínios fechados para a população de renda alta e média. (Véras, 1995).

O conceito de globalização, apesar de sua importância na compreensão das transformações nas grandes metrópoles, não consegue explicar tudo,

conforme apontou Preteceille (1994). Para esse autor há duas visões das tendências atuais da economia: uma cuja ênfase recai sobre a produção industrial, sua crise e novas técnicas produtivas; e a outra que ressalta o terciário superior, o conjunto capital/serviços/tecnologias ligado à circulação e ao tratamento da informação. Essa discussão inclui também o debate sobre o papel do Estado na conjuntura neoliberal, a constatação de que a globalização é um processo contraditório na medida em que não elimina as diferenças e fronteiras das economias nacionais e não produz um único modelo de cidade global.

As cidades globais constituem o ponto vital na relação entre a economia mundial e o território nacional; relação mediada pelas comunicações e pelos avanços da informática. Neste sentido, estão na base do conflito entre o local e o global. Nos polos mais empobrecidos, os fluxos de imigração acarretam conflitos étnicos e raciais; a ocupação do solo urbano por níveis de raça e renda levam à crescente segregação. (Veras, 1995).

1.1.6 A cidade, o Estado e o urbano no Brasil

As cidades brasileiras se constituíram segundo um padrão litorâneo em função da exportação de produtos primários e também por conta da divisão social do trabalho, devido à forma como o capital controlava a economia agroexportadora. Estas eram os locais de ligação entre a produção e a circulação internacional de mercadorias e sedes privilegiadas dos aparelhos do Estado. (Oliveira, 2013).

Geralmente, o fenômeno da urbanização é, associado ao processo de industrialização quando, na realidade, ele está presente desde a época colonial e avançou mais expressivamente no século XIX. O caráter monocultor da agricultura de exportação impediu um processo de urbanização no entorno das regiões produtoras de produtos primários para a exportação, ao invés disso, criou poucas, mas grandes cidades, desde o início. (Oliveira, 2013).

Os diversos ciclos da economia, dos quais o café foi o mais marcante e duradouro, continuaram criando ou recriando um padrão de urbanização marcado pela extrema polarização entre uma rede urbana bastante pobre e

uma rede urbana extremamente polarizada em grandes e poucas cidades, sendo as últimas sedes do controle burocrático e do capital comercial.

O caráter autárquico das produções para a exportação impediam a divisão social do trabalho e, por isso, não dava lugar ao surgimento de novas atividades típicas da cidade. Além disso, o fato de ser fundada no trabalho escravo, não havia lugar para a formação de um mercado de trabalho nas cidades, negando-as como espaço na divisão social do trabalho. Este padrão permanece até os anos de 1920.

A expansão capitalista comandada pela indústria redefiniu completamente a urbanização e as relações da cidade com o campo na ampla divisão social do trabalho no Brasil, levando a cidade de São Paulo a se tornar a maior aglomeração urbana na América Latina. (Oliveira, 2013).

A industrialização vai redefinir esse urbano porque, além de ser a sede do aparelho do Estado e do capital comercial, ele passa a ser também a sede desse novo aparelho, a indústria. A industrialização no Brasil gerou taxas de urbanização muito acima do crescimento da força de trabalho empregada nas atividades industriais, levando a sociologia vulgar a teorizar sobre o “inchaço” e a marginalidade social nas cidades. Não se deve negar a marginalidade social nas cidades, porém esta é um componente dos exércitos industriais de reserva vindos, em massa, dos campos para as cidades.

A partir dos anos de 1930 houve uma aceleração do processo de industrialização demandado taxas de urbanização muito acima das necessidade de preenchimento dos postos de trabalho nas fábricas. A industrialização exigia uma série de requerimentos que as cidades não ofereciam. (Oliveira, 2013).

A chamada acumulação urbana criava uma complexa divisão social do trabalho no interior de cada indústria, o que tornava a produtividade mais baixa e o processo de acumulação mais lento. O Estado realizou, assim a transposição de uns grupos sociais para outros, direcionando seus mecanismos e aparelhos antes destinados à produção agroexportadora para potenciar a acumulação industrial. Assim, a relação entre o Estado e o urbano consiste na regulamentação das relações entre capital e trabalho. (Oliveira, 2013).

Nos países centrais, a Revolução Burguesa é a afirmação das liberdades. No Brasil, desde 1930, a Revolução Burguesa nasceu negando as liberdades individuais. Ao regular as relações capital-trabalho, o Estado negou o direito de livre contratação por parte dos operários, mas afirmou o direito de contratação por parte do capitalista; o Estado retirou das oligarquias regionais certos poderes de regulação da atividade econômica, mas afirmou a liberdade do novo agente social, que é o capitalista industrial.

A intervenção do Estado na regulação das relações capital-trabalho é o aspecto mais importante da relação entre o Estado e o urbano no Brasil nesse período pois cria, pela primeira vez um mercado de trabalho, ou um mercado de força de trabalho. (Oliveira, 2013).

No momento em que fixa o preço da força de trabalho, o Estado regulamenta esse novo mercado de trabalho pois o capitalista de qualquer lugar do Brasil passava a saber por quanto contratar a sua força de trabalho, elemento indispensável para o cálculo econômico burguês. A relação entre o Estado e o urbano volta-se, então, para a questão da constituição das novas relações de produção, ou seja, na forma como o estado articula esse novo processo de acumulação, que é ao mesmo tempo industrial e urbano.

A contradição entre a industrialização da periferia do mundo capitalista no período Kubitschek, nos anos 1950, levou o Estado brasileiro, forçado pelas necessidades de reprodução ampliada do capital, a adentrar em espaços produtivos que antes não estavam sob seu controle, o chamado setor produtivo estatal. O Imperialismo que antes da Segunda Guerra Mundial se opunha à industrialização periférica passa a ser o seu principal agente, visando à expansão das empresas capitalistas mais poderosas dos países centrais. (Oliveira, 2013).

A empresas internacionais possuem um estilo de organização que tem repercussão sobre a relação entre o Estado e o urbano, na etapa do capitalismo monopolista. Esse estilo de organização caracteriza-se por uma complexa divisão social do trabalho, na qual o chamado trabalho improdutivo realizado pelos executivos e gerentes darão origem àquilo que a sociologia chamou de “as classes médias”. A forte fração do trabalho improdutivo, voltado muito mais para a realização do valor da mercadoria e para a circulação do capital cria uma nova classe na estrutura de classes da sociedade brasileira,

que tem como seu componente mais baixo um enorme exército industrial de reserva e uma fração operária do exército em ativa. (Oliveira, 2013).

Do ponto de vista da organização urbana, verifica-se uma ampliação do chamado setor terciário, cujas funções estão relacionadas à circulação das mercadorias, como publicidade, transporte e de circulação do capital, como o sistema bancário, por exemplo. Esse terciário passou a criar uma série de empresas ligadas à circulação das mercadorias e que são a sede por excelência das chamadas classes médias.

Nesta nova estrutura de classes no Brasil, as classes médias emergem com enorme força, de modo que a relação entre o Estado e o urbano seja determinado pela demanda das classes médias nas cidades. Deste modo, o Estado retira uma importante parte do excedente social para atender as demandas da classe média em detrimento das demandas do operariado e das classe populares em geral. (Oliveira, 2013).

O desmantelamento da organização social e política do pós-64 transformou as classes trabalhadoras em agentes sem voz na estrutura política brasileira e excluídas do aparelho do Estado. A ausência da organização econômica e política das classe trabalhadoras possibilita ao Estado investir e realizar gastos públicos visando o atendimento das classe médias que estão na cidade. Uma cidade como São Paulo, cujo orçamento é o terceiro do país, é incapaz de atender às demandas das classe sociais mais baixas. De certa forma, o urbano é hoje a expressão da forma de organização da atividade econômica que, de um lado, cria uma certa estrutura de classe e, do ponto de vista político, da falta de voz das classe populares. (Oliveira, 2013).

O Estado continua a direcionar o seu poder no sentido da reprodução ampliada das próprias empresas estatais e nos chamados insumos de uso da produção industrial, como energia elétrica e outros desse tipo. O Estado apresenta-se também de uma forma invisível, na articulação geral da economia, característica do capitalismo monopolista, não aparecendo nem mesmo sob a forma de investimentos. (Oliveira, 2013).

No capitalismo monopolista o distanciamento entre Estado e economia se encurtou de tal forma que qualquer crise econômica transforma-se numa crise no Estado, passando a ser, ao mesmo tempo, uma crise econômica e uma crise política. Isso ocorre porque é necessário arbitrar ou reprimir o conflito

vertical e também é necessário arbitrar o conflito no conjunto dos grupos de oligopólios.

Ao privilegiar as demandas das classes médias altas o Estado provocou um distanciamento substancial entre esses polos e os polos das classes não proprietárias de meios de produção, inclusive setores das baixas classes médias.

Um funcionário público e um operário que moram no mesmo bairro tem as mesmas condições de vida. Desta forma, ambos têm os mesmos interesse que os unifica em um amplo bloco de classes sociais. (Oliveira, 2013).

A relação entre Estado e o urbano deve ser estudada a partir das relações entre o Estado e a sociedade civil e as contradições de interesses, que formam dois blocos antagônicos do ponto de vista da produção social da riqueza e do ponto de vista de como direcionar e utilizar o aparelho do Estado. A relação entre o Estado e o urbano requer uma análise do recorte entre Estado e sociedade civil, da oposição de interesses entre o Estado e a coalizão das forças dominantes do capital monopolista e o resto do conjunto da população, que inclui o operariado, as classes trabalhadoras e, ainda, frações da baixa classe média. (Oliveira, 2013).

1.1.7 A cidade e os trabalhadores na atualidade

O significado da categoria trabalho em uma época de flexibilização e terceirização no setor produtivo começou a ser problematizado e questionado por teses que defendiam o fim da centralidade do trabalho no mundo capitalista, trazendo graves consequências e repercussão no interior dos movimentos sociais, do movimento sindical e do movimento dos trabalhadores. Na realidade, a sociedade do capital e sua lei do valor necessitam cada vez mais das diversificadas formas de trabalho. O capital não pode eliminar o trabalho vivo do processo de criação de valores, ao contrário, ele deve aumentar a utilização e produtividade do trabalho de modo a intensificar as forma de extração da mais-valia. As máquinas inteligentes não podem

substituir os trabalhadores, ao contrário, necessitam do trabalho intelectual do operário. (Antunes, 2011).

A redução do proletariado estável herdada do taylorismo/ fordismo, a ampliação do trabalho intelectualizado e das formas de trabalho precarizado, terceirizado e “flexível”, são marcantes na vigência da lei do valor. A expansão do trabalho no setor de serviços, em esferas não diretamente produtivas, mas intrinsicamente ligas com o trabalho produtivo, aponta outra característica importante da noção ampliada de trabalho no mundo contemporâneo. No mundo contemporâneo presenciamos a ocorrência de uma maior inter-relação entre as atividades produtivas e as improdutivas, entre as atividade fabris e de serviços, que se expandem no contexto da reestruturação produtiva do capital.

Nos países avançados, a década de 1980 foi marcada por um grande salto tecnológico no qual o universo fabril foi invadido pela automação, a robótica e a microeletrônica. A partir de então, ocorreram profundas transformações no mundo do trabalho, nas suas formas de inserção na estrutura produtiva, nas formas de representação sindical e política. As modificações foram tão intensas que a classe-que vive-do-trabalho sofreu a sua mais profunda crise. Nesse contexto, surgiram novos processos de trabalho que substituíram o cronômetro e a produção em série e de massa pela flexibilização da produção, pela “especialização flexível”, pela busca de novos padrões de produtividade e por novas formas de adequação da produção à lógica do mercado. (Antunes, 2011).

O toyotismo invadiu, misturou-se ou mesmo substitui o padrão fordista dominante em diversas partes do capitalismo globalizado, trazendo consequências nefastas no que diz respeito aos direitos do trabalho. Estes são desregulamentados e flexibilizados de modo a adequar o capital a sua nova fase. Novas modalidades de desconcentração industrial, novos padrões de gestão do trabalho, como a “gestão participativa” e a busca de “qualidade total” são expressões visíveis em vários países de capitalismo avançado e no Terceiro Mundo. (Antunes, 2011).

No toyotismo a produção é voltada e conduzida diretamente pela demanda e sustenta-se na existência do estoque mínimo. Caracteriza-se pelo melhor aproveitamento possível do tempo de produção, que inclui o transporte, o controle de qualidade e o estoque. Para atender às exigências mais

individualizadas do mercado, no melhor tempo e com melhor qualidade, é necessário que a produção se sustente num processo produtivo flexível, no qual o operário possa trabalhar com várias máquinas e combinar várias tarefas simples. O trabalho passa a ser realizado em equipe, rompendo-se com o caráter fragmentário do fordismo. Para a efetiva flexibilidade do aparato produtivo, é fundamental a flexibilidade dos trabalhadores. Neste sentido, o toyotismo estrutura-se a partir de um número mínimo de trabalhadores sendo sua ampliação através de horas extras, trabalhadores temporários ou subcontratação, dependendo das condições do mercado. (Antunes, 2011).

As transformações no mundo do trabalho na acumulação flexível, caracteriza-se pela diminuição da classe operária industrial tradicional, ao mesmo tempo em que há uma expressiva ampliação do assalariamento no setor de serviços; verificou-se uma significativa heterogeneização do trabalho expressa na crescente incorporação do contingente feminino no mundo operário; ocorre também uma intensa subproletarização, com a expansão do trabalho parcial, temporário, precário, subcontratado e terceirizado. O resultado mais brutal destas transformações é a expansão do desemprego estrutural que atinge o mundo em escala global. A subproletarização do trabalho pode ser verificada nas formas de trabalho precário, parcial, temporário, subcontratado, terceirizado, vinculados à economia formal, entre outras modalidades.

A classe-que-vive do trabalho é diversificada, heterogênea e complexificada, sendo tanto masculina, como feminina.

As sociedades ocidentais altamente industrializadas são caracterizadas como “sociedade de serviços”. Isso se deve ao crescimento do “setor terciário”, ou seja, o “setor de serviços”. Apesar de seu crescimento, o setor de serviços continua dependente da acumulação industrial. (Antunes, 2011).

As transformações no universo da classe trabalhadora variam de acordo com o ramo e o setor. Alguns setores praticamente desapareceram por conta da informatização, como nos gráficos, e outros foram requalificados, como na siderurgia, onde é possível encontrar um segmento de “operários técnicos” possuidores de características profissionais notadamente distinta dos demais operários. No outro extremo, encontramos inúmeros setores operários, atingidos por transformações que levaram à sua desqualificação e à desespecialização do operário. Ao lado destes dois grupos encontramos,

ainda, uma massa de trabalhadores temporários (que não tem nenhuma garantia de emprego), trabalhadores parciais (integrados precariamente às empresas), trabalhadores subcontratados e terceirizados (neste segmento engloba tanto trabalhadores sem nenhuma qualificação profissional, com trabalhadores ultraqualificados) e trabalhadores da “economia informal” (neste grupo inclui-se os subempregados e os desempregados). Este último grupo constitui-se de um enorme contingente que chega até a faixa de 50% da população trabalhadora dos países avançados, sendo chamados também de proletário pós-industrial ou subproletariado moderno. (Antunes, 2011).

A desespecialização dos operários profissionais decorreu da criação dos trabalhadores “multifuncionais” introduzidos pelo toyotismo. Este processo também representou um ataque ao saber dos operários qualificados como forma de diminuir seu poder sobre a produção e de negociação, e aumentar a intensidade do trabalho.

A periferia da força de trabalho é formada por dois subgrupos: o primeiro, compreende trabalhadores empregados em tempo integral com habilidades facilmente disponíveis no mercado de trabalho (pessoal de setor financeiro, secretárias, pessoal das áreas de trabalho rotineiro e de trabalho manual menos especializado) e caracterizado por uma alta rotatividade no trabalho. O segundo, apresenta uma flexibilidade numérica ainda maior, sendo formado por empregados em tempo parcial, empregados casuais, pessoal com contrato por tempo determinado ou temporários.

As transformações que ocorreram no mundo do trabalho, especialmente na década de 1980, afetaram a forma de ser da classe trabalhadora e dos organismos sindicais em escala mundial. Porém, diante de tudo o que foi exposto, é possível concluir que nem o operariado desaparecerá tão rapidamente, nem há nenhuma possibilidade de eliminação da classe-que-vive-do-trabalho. (Antunes, 2011).

A flexibilidade pede trabalhadores ágeis, abertos à mudanças, que assumam riscos e sejam independentes de leis e procedimentos formais. No entanto, a flexibilidade constitui um obstáculo à carreira na medida em que desvia o trabalhador de um tipo de trabalho para outro. Esta situação causa grande ansiedade nas pessoas, pois não sabem se os riscos serão compensados ou que caminho seguir. (Sennett, 2012).

Para amenizar a expressão “sistema capitalista” criaram-se outras como “livre-empresa” ou “empresa privada”. Hoje usa-se a flexibilidade argumentando-se que esta dá mais liberdade das pessoas para moldarem suas vidas, quando na realidade a nova ordem, em vez de abolir as regras do passado, impõe novas formas de controle.

O aspecto da flexibilidade que causa mais confusão é o seu impacto sobre o caráter pessoal. O termo caráter concentra-se a longo prazo de nossa experiência emocional e se expressa pela lealdade e compromisso mútuo, pela busca de metas a longo prazo, ou pela prática de adiar uma satisfação em troca de um fim futuro. Caráter são os traços pessoais a que damos valor a nós mesmos, e pelos quais buscamos que os outros nos valorizem. Como decidir o que tem valor duradouro em nós numa sociedade impaciente e imediatista? Como buscar metas de longo prazo numa economia dedicada ao curto prazo? Como manter lealdade e compromissos mútuos em instituições que vivem se desfazendo ou sendo continuamente reprojetadas? Estas são as questões impostas pelo novo capitalismo flexível.

A economia moderna impõe condições à vida emocional dos trabalhadores que os colocam à deriva; a perda do contato com amigos por conta das constantes mudanças impostas pelo trabalho são compensadas através das comunicações eletrônicas, embora estas sejam breves e apressadas. Mas o sentimento de perda maior se dá em relação ao tempo dedicado à família, especialmente aos filhos, cujas necessidades não podem ser programadas mas ajustadas às necessidades do trabalho dos pais. (Sennett, 2012).

As novas tecnologias proporcionaram mudanças na forma de organização do tempo, sobretudo o tempo de trabalho. Um grande indicativo desta mudança é o lema “Não há longo prazo” e altera o próprio sentido do trabalho: “empregos” estão sendo substituídos por “projetos” e “campos de trabalho”. As empresas distribuíram muitas das tarefas que antes eram realizadas em suas instalações por pequenas firmas e indivíduos empregados em contratos de curto prazo, além de pessoas que trabalham em empregos temporários. O economista Bennett Harrison observa que o capital é impaciente por conta do desejo de rápido retorno, este é gerado pela rápida mudança institucional. (Sennett, 2012).

Após a Segunda Guerra Mundial o estado assistencialista garantia estabilidade ao trabalhador. Na moderna estrutura institucional as empresas buscaram eliminar camadas de burocracia, tornando as organizações mais flexíveis, em vez de organizações tipo hierárquicas ou pirâmidais, a administração quer pensar nas organizações como redes que podem ser mais facilmente decompostas ou redefinidas. Um executivo da IBM disse certa vez que a empresa flexível “deve tornar-se um arquipélago de atividades relacionadas”. O computador foi a chave para substituir as lentas e emperradas comunicações que se fazem nas tradicionais cadeias de comando.

O lema “Não há longo prazo” é um princípio que corrói a confiança, a lealdade e o compromisso mútuo, pois os laços sociais de amizade e confiança levam tempo para surgir. O distanciamento e a cooperação superficial são uma blindagem melhor para lidar com as atuais realidades que o comportamento baseado em valores de lealdade e serviços. A dimensão do tempo no novo capitalismo afeta a vida emocional das pessoas fora do local de trabalho, transpondo para a área familiar o lema “Não há longo prazo”, o que significa não se comprometer e não se sacrificar. O capitalismo de curto prazo corrói o caráter, sobretudo as qualidades que ligam os seres humanos uns aos outros e que dão a cada um deles um senso de identidade sustentável. (Sennett, 2012).

1.1.8 Cidade e segregação urbana

Nossa compreensão sobre a cidade traz a necessidade de uma reflexão sobre segregação urbana. Para uma compreensão mais aprofundada sobre esta questão, tomaremos como referência a análise de Véras (1995). Sua análise das diversas abordagens sobre o estudo da cidade, mostra suas contribuições bem como suas limitações, considerando o contexto histórico em que foram produzidas. A partir de conceitos como segregação, território e alteridade, aponta algumas perspectivas para que possamos ter uma urbanização menos excludente.

O processo de criação do espaço é condição necessária às finalidades de produção e consumo. Este processo é, no entanto, repleto de contradições e tensões envolvendo proprietários de terra, empresas imobiliárias, capital da construção civil, capital financeiro e a força de trabalho, que entram em choque nesse ambiente construído. (Véras,1995).

O modo de produção capitalista separa o “trabalhar” e o “viver” criando contradições ao nível do consumo. Estas contradições se expressam nas lutas urbanas dos trabalhadores que reivindicam os valores de uso necessários às suas necessidades de reprodução. A separação entre o lugar de trabalhar e o lugar do viver do trabalhador é garantida pela propriedade privada dos meios de produção. Neste sentido, o capital controla o local do trabalho e o local do viver, provocando lutas oriundas das contradições capital-trabalho que levam às lutas de classes e lutas elo espaço.

No local de trabalho, a luta dos trabalhadores é por melhores condições de trabalho e melhores salários. No local de viver a luta dos trabalhadores é por melhores condições de moradia, direito à casa própria e contra a elevação dos preços dos aluguéis. A habitação é um elemento fundamental para a vida do trabalhador por ser o mais importante meio de consumo coletivo necessário à reprodução da força de trabalho. A apropriação privada da habitação a coloca a serviço dos interesses da construção, que buscam lucro com a produção desta mercadoria.

O valor de uma residência pode ser atribuído também ao ambiente construído, sua relação de vizinhança ou externalidades, ou seja, às condições que a rodeiam. A valorização deste todo construído, dentre eles o bairro, acentua as competições monopolistas pelo espaço levando-os ao seguinte conflito: produzir para o lucro ou produzir para o uso. O Estado assume a função de regulador e articulador das forças em jogo, por meio de políticas públicas e subsídios à habitação que facilitem a aquisição da casa própria ao trabalhador. (Véras,1995).

Em São Paulo, o modelo urbano teve como eixo o transporte rodoviário. Após 1930, a implantação do Plano de Prestes Maia espalhou avenidas radiais pela cidade. A partir da década de 60, a verticalização acentuou-se consideravelmente e as periferias abrigaram inúmeros migrantes cujas casas resultaram da autoconstrução e loteamento clandestinos. Nos anos 70, as

zonas centrais apresentavam-se deterioradas, novos adensamentos nos bairros denominados zonas intermediárias compunham o cenário urbano. (Véras,1995).

A recessão econômica que marcou os anos 80 acentuou o aumento do desemprego e da pobreza. (Véras, 1995). O capital financeiro e imobiliário passaram a atuar sobre o espaço urbano, trazendo a ideia de “ambiente construído”, no qual o conflito entre capital e trabalho traz à tona o enfrentamento entre as classes sociais. (Harvey, 1982). No final dos anos 90 a nova divisão internacional do trabalho caracterizada pela fragmentação do processo produtivo e instabilidade do capital financeiro promoveram desemprego, subemprego, conflitos étnicos e encolhimento do papel do Estado em relação às políticas sociais. Nesse contexto, as relações sociais sofreram profundas transformações que trouxeram graves consequências para o trabalho humano e também para a configuração das cidades contemporâneas.

A globalização da economia revela-se de forma marcante nos grandes centros urbanos do Terceiro Mundo, onde se evidencia a exclusão social, a polarização das classes e a carência de serviços urbanos essenciais (Ianni, 1994).

As cidades mundiais são afetadas pelos impactos da industrialização associados aos baixos salários, desemprego, crescimento do setor informal e um Estado com capacidade reduzida de administrar a crise socioeconômica. A organização do espaço urbano, da infraestrutura e dos serviços determina a qualidade de vida da população. Na reprodução da força de trabalho há necessidade de consumo, tanto individual (roupas, alimentos), como de serviços de uso coletivo, denominados infraestrutura urbana (água, esgoto, lazer e transportes coletivos). Há ainda uma série de serviços cujos custos recaem sobre todos os habitantes através dos impostos, como abertura de ruas, parques e iluminação pública. (Oliveira, 2013).

O acesso a esses serviços, porém, se faz de forma desigual, pois os terrenos e moradias melhor atendidos por estes serviços são mais caros. Desse modo, a densidade de ocupação urbana ocorre de forma desigual (Véras, 1989).

Além da luta por melhores condições de trabalho e habitação os trabalhadores têm ainda que lutar pelo acesso aos equipamentos urbanos que compõem seu espaço de viver: ruas, praças, lazer e transportes.

Além de separar o “trabalhar” e o “viver”, o capitalismo transformou o local do viver em local de abrigo no qual a apropriação da cidade adquire uma importância tão grande quanto a casa. A classes sociais se enfrentam na disputa pelo ambiente construído, pelo consumo da habitação. Os trabalhadores e suas famílias passam a ocupar as zonas segregadas, e locais distantes da cidade, passando a sofrer com o tempo gasto nos deslocamentos intraurbanos e à má qualidade dos transportes coletivos. (Veras, 1991).

Grande parte da população trabalhadora de baixa renda se distribui de forma irregular nas porções da cidade nos vazios centrais, nas áreas inundáveis, em terrenos de grande declividade. Nas zonas distantes e periféricas, desprovidas de infraestrutura e equipamentos, abrigam a população pobre. Nas favelas, que na atualidade são chamadas eufemisticamente de “comunidades”, nos cortiços, nos loteamentos clandestinos, em cômodos alugados de fundos de quintal ou em casas construídas por meio da autoconstrução, esta população vive fugindo do fantasma da expulsão, da remoção, do despejo, da desocupação da área, da repressão à invasão e até mesmo do risco de desabamentos, visto que muitos moram em áreas de encosta de morro ou na beira de rios. (Veras, 1991).

A segregação urbana também foi analisada por Villaça (1998). Segundo ele, a segregação somente pode ser explicada em sua relação com os demais aspectos da totalidade social, ou seja, seus aspectos econômicos, políticos e ideológicos. Para ele, nenhum aspecto da sociedade brasileira poderá ser explicado sem considerar a desigualdade econômica e de poder político que ocorrem em nossa sociedade. (Villaça, 1998).

A forma clássica de segregação que aponta os mais ricos no centro e os mais pobres na periferia nem sempre é verdadeira, pois em São Paulo encontramos favela nas áreas mais ricas e também, áreas ricas fora do centro e na periferia. O exemplo da cidade de São Caetano do Sul, na região do ABC paulista, ratifica essa afirmação visto que em 2013 este município ficou em primeiro lugar no ranking do IDH das cidades brasileiras.

A segregação por bairros possui pouco poder explicativo, pois a descrição centro *versus* periferia não explica a articulação da segregação com as esferas econômicas, e o papel da atividade imobiliária, por isso, Villaça propõe a análise da segregação por *região geral da cidade.* Porém adverte que a análise da segregação urbana deve ultrapassar a segregação residencial e analisar, também, a segregação dos empregos, do comércio e dos serviços. (Villaça, 1998).

A maioria dos empregos em nossa metrópole localiza-se no setor terciário, estes estão localizados na mesma área onde estão concentradas as residências dos mais ricos. Deste modo, os mais ricos minimizam os tempos de deslocamento para seus locais de trabalho, de serviços, de compras e de lazer. Grande parte dos mais pobres também trabalha no setor terciário. Entretanto, os mais pobres têm diversas áreas de concentração de seus empregos, tanto no setor terciário como no secundário (indústria). Isso dificulta os seus deslocamentos moradia/trabalho, tendo em vista que suas residências localizam-se distantes de seus locais de trabalho. A parcela dos mais pobres que trabalha na indústria é muito maior que a dos ricos, desse modo, a proximidade ao emprego industrial é disputada pelos mais pobres. Como exemplo, podemos citar a região do ABC, que concentra um importante polo industrial e uma significativa concentração populacional.

A classe dominante comanda não somente a produção do espaço urbano e seu preço (mercado imobiliário), mas também as ações do Estado sobre esse espaço (legislação urbanística, localização dos aparelhos do Estado, produção do sistema de transporte, etc.). Os deslocamentos da população estão relacionados ao tempo. A classe dominante manipula a produção do espaço urbano visando sempre seus interesses, incluindo a otimização dos seus tempos de deslocamento. (Villaça, 1998).

Os mais pobres são penalizados em seus deslocamentos urbanos por fatores a eles associados, como o uso de veículos privados e pelo sistema de transportes que sempre privilegiam os mais ricos. Segundo Villaça os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo, por isso conclui que o tempo de deslocamento é a força mais poderosa que atua sobre a produção do espaço urbano e destaca a importância do sistema de transporte como elemento da estrutura urbana. (Villaça, 1998).

1.1.9 Cidade e Metrópole

As metrópoles são as responsáveis pelo grande desenvolvimento urbano do país, entretanto, são as que apresentam uma grande deterioração da qualidade de vida. (Langenbuch, 1871).

Langenbuch caracteriza a metrópole de acordo com a natureza geográfica, de acordo com os seguintes critérios, dentre os quais podemos destacar:

- Expansão: ocorre através de processo muito diversificados. O processo mais comum de crescimento horizontal de cidades ocorre por aglutinação, caracterizado pela proliferação de pequenos núcleos fora da cidade propriamente dita. A absorção de aglomerados rurais e cidades menores, próximas, que passam a aumentar as suas relações com a metrópole a ponto de serem consideradas como integrantes da mesma;
- *Estrutura funcional interna*: são as áreas especializadas em determinado ramo comercial e a polarização secundária exercida por subcentros;
- *Dicotomia no sentido político-administrativo*: a maioria das cidade extravasou seus limites político-administrativos por empreender anexações administrativas de porções periféricas, extravasando os seus limites oficiais. Esta situação contribui para o aumento de vários problemas administrativos, devido à falta de um órgão administrativo que tenha jurisdição sobre toda a metrópole. Muitas obras e serviços que demandam uma solução global encontra dificuldade na sua execução. Por conta disso, muitas metrópoles têm procurado estabelecer organismos metropolitanos supra municipais, incumbidos de gerir serviços públicos;
- *Os limites externos das metrópoles são imprecisos*: a área de edificação contínua apresenta um contorno bastante irregular, complicada por loteamentos que não foram ainda ocupados. É necessário decidir sobre o que deve e o que não deve ser considerado como integrante da metrópole;

- *Os arredores não urbanizados de uma metrópole:* são geralmente estruturados pela metrópole e para a metrópole, diferenciando-se das áreas rurais mais afastadas;

Em 1875, São Paulo não passava de um burgo com menos de vinte mil habitantes. Seu desenvolvimento rápido e acelerado trouxe sérios problemas urbanísticos visto que as obras e serviços públicos não acompanharam o ritmo de crescimento. (Langenbuch, 1871).

Em sua rápida expansão, São Paulo ultrapassou seus limites político-administrativos; seus contornos são bastante indefinidos. Ao mesmo tempo, São Paulo organizou extensas áreas rurais que passaram a servi-la e integrá-la, formando uma reserva potencial para a sua expansão futura.

O consenso popular e a administração pública tardaram a perceber a dicotomia existente entre a São Paulo político-administrativa e São Paulo geográfica. Expressões como “Grande São Paulo”, “área metropolitana”, “aglomeração” nunca tiveram curso efetivo. Em 1967, o governo estabeleceu delimitação prévia da Grande São Paulo e o governo central estabeleceu normas legais para a criação de “regiões metropolitanas”.

Lencioni fornece uma importante contribuição ao estudo da cidade em sua dimensão de metrópole. A região metropolitana de São Paulo se constitui na sexta região metropolitana do mundo, composta por 39 municípios. A autora observa que a interpretação da reestruturação econômica e das estruturações urbanas e industriais em países como o Brasil são explicações consagradas internacionalmente, mas nem sempre se aplicam à realidade brasileira. Neste sentido, torna-se necessário a pesquisa sobre a reestruturação social e espacial da indústria no estado de São Paulo onde a indústria brasileira está concentrada. (Lencioni, 1998).

O parque industrial brasileiro está concentrado em São Paulo, onde se localiza, aproximadamente cerca da metade do valor gerado na indústria do país. Sua gênese encontra-se na grande empresa cafeeira associada ao trabalho livre de imigrantes europeus nas últimas décadas do século passado.

A cidade de São Paulo, capital da província cafeeira se transformou, na primeira metade desse século, em cidade industrial e houve um grande crescimento de sua população. Neste contexto, foram feitos vultosos

investimentos para garantir as condições gerais da produção industrial, em energia, estradas, aparelhamento portuário, escolas, transportes e serviços de saúde, destinados à reprodução da força de trabalho. (Lencioni, 1998).

No período de 1970 a 1985 a região metropolitana conheceu um declínio no valor da produção industrial do Estado de São Paulo, que trouxe como consequência a expansão da massa urbana e a formação de áreas periféricas. A expansão da mancha urbana metropolitana modificou a cidade de São Paulo, que foi cada vez mais se afirmando como centro de serviços e cada vez menos como centro industrial. Em contrapartida, o aumento do número de empregos no setor terciário apresentou crescimento a partir da década de 1990, o que passou a exigir novas infraestruturas de transportes e de instituições formadoras de mão-de-obra qualificada. (Lencioni, 1998).

1.2. Antecedentes da implantação do sistema ferroviário em São Paulo

A partir de uma rápida retrospectiva histórica do período que antecedeu a implantação do sistema ferroviário em São Paulo pretendemos demostrar a importância das ferrovias no processo de urbanização e de constituição da Região Metropolitana de São Paulo.

No período colonial o Brasil contava com uma enorme desigualdade em sua rede urbana que se concentrava no litoral. As vilas do interior viviam isoladas e estagnadas, sem articulação interna. Os senhores de engenho passavam o tempo todo em suas propriedades rurais e raramente iam para as cidades. Os núcleos urbanos tinham grande dependência da produção rural. Até o ciclo minerador do século XVIII, o Brasil apresentava somente 66 vilas e oito cidades. (Reis, 1968).

Apesar das pequenas dimensões da cidade de São Paulo, os aglomerados dos arredores paulistanos eram muito modestos e diferenciavam-se desta cidade em tamanho e importância. Os antigos aldeamentos indígenas haviam se transformado em povoados “caipiras”. Embora apresentassem propriedades maiores que o cinturão das chácaras, nos cinturões caipiras a decadência era mais comum do que o progresso, em parte, ofuscado pelo

desenvolvimento de São Paulo. Nesses setores, o crescimento demográfico era quase nulo. (Langenbuch, 1971).

No período que antecedeu a implantação do sistema ferroviário em São Paulo, inúmeros fatores como relevo acidentado e grandes distâncias que separavam os diversos núcleos de povoamento dificultavam as comunicações no interior do país. A Serra do Mar isolava o planalto do litoral e da Metrópole, por isso, sua estrutura econômica era muito simples, voltada à subsistência: cultivava-se o trigo, algodão e vinhas. Sua principal atividade econômica era o apresamento de índios até o início do século XVII, numa atitude de insubmissão à Coroa porque os poucos recursos paulistas não eram suficientes para a compra de escravos. Ao adentrar os sertões para aprisionar índios, os paulistas terminaram por expandir o território. (Morse, 1970).

Na primeira metade do século XIX as rotas de comércio, especialmente de tecido e açúcar, eram feitas por meio de tropas e mulas e passavam por São Paulo, que continuava dependente de recursos externos, por não ser centro produtor. Os percursos disponíveis eram extensos e dificultosos, consumindo muito tempo nas viagens. O transporte era realizado através dos “caminhos das tropas”. Estes caminhos cortavam a serra e serviam de ligação do planalto com os diversos portos; para cada um deles havia um local no planalto que servia de parada, posto de comércio e armazenagem de mercadorias. A região onde se localiza o Mercado Municipal e o Parque D. Pedro II até o Vale do Anhangabaú era ponto de partida de vários caminhos e estradas que ligavam a capital paulista aos Estados vizinhos e também ao porto de Santos. (Prado Junior, 1983).

As condições das estradas eram precárias, a frequente mudança de itinerários pode ter dificultado o papel da estrada como eixo orientador do povoamento local. A grande dispersão dos pousos das tropas possivelmente esteja relacionada à dispersão rural, típica do Brasil nesse período e pode ter prejudicado, também, o surgimento de um maior número de aglomerados. As condições de circulação exigiam várias paradas nas viagens, trazendo a necessidade de alojamento e alimentação. Nesse contexto, a circulação foi um dos elementos geográficos mais importantes dos arredores paulistanos. (Langenbuch, 1971).

A mudança da corte real portuguesa para o Rio de Janeiro e a abertura dos portos ao comércio internacional iniciou uma maior valorização da vida urbana no Brasil e grandes progressos foram registrados num panorama geral de pobreza colonial. Até a proclamação da Independência, em 1822, São Paulo era uma cidade cujo perímetro urbano era uma pequena área no entorno do rio Anhangabaú, ligada basicamente à agricultura de subsistência e ao comércio. Seu desenvolvimento econômico continuava dependente de recursos externos, pois São Paulo era rota de comércio e de tropas que passavam pelo estado. Porém, mesmo antes da implantação das ferrovias, era o centro mais importante do planalto. (Veras, 1991).

1.3. Cafeicultura, industrialização e urbanização em São Paulo

A Cidade de São Paulo nasceu como colégio, fundado pela Companhia de Jesus, em 25 de janeiro de 1554, pela necessidade de defesa e colonização do território. Durante os três primeiros séculos de sua história, a Cidade de São Paulo ocupava uma área em torno da colina central, limitada pelos rios Tamanduateí e Anhangabaú. A presença de rios e ribeiros da bacia do Tietê possibilitava o seu desenvolvimento, não apenas como reserva de alimento, mas também como meio de locomoção e transporte. Além desses fatores, o clima assemelhava-se aos europeus, sendo para eles mais agradáveis que o do Nordeste ou do Rio de Janeiro. (Veras, 1991).

Diferentemente dos centros do litoral, enriquecidos pela agroindústria, São Paulo era desligada de Lisboa e cumpria apenas ordenações do poder municipal. Embora estivesse sujeita aos ataques de índios hostis, a Vila de São Paulo mantinha-se como posto avançado no interior, possuía 120 casas e uma população de mil habitantes. Apresentava-se quase que exceção no contexto da urbanização brasileira, pois a maioria das cidades localizavam-se próximas ao litoral. Sua posição geográfica, próxima ao vértice sul do Tratado de Tordesilhas, possibilitava a conquista do vasto interior e a colonização dos quadrantes sul e oeste da terra. O fato de ser voltada para o interior e de

costas para o litoral, tornou São Paulo centro de apoio para expedições em busca de riquezas, de ouro, índios e entradas e bandeiras. (Reis, 1970).

Com a descoberta do ouro em Minas Gerais, em meados do século XVII, houve um verdadeiro êxodo de paulistas. Os portugueses detinham a propriedade das minas, por isso, iniciou-se uma rivalidade entre a população de São Paulo e os portugueses de Minas. Após ser derrotado na Guerra dos Emboabas, São Paulo ficou em uma situação difícil. Suas atividades econômicas mantiveram-se dispersas nas propriedades rurais baseadas na policultura de subsistência, no trabalho escravo na lavoura, transportes e serviços domésticos. Os fazendeiros compareciam ao pequeno burgo somente para atividades religiosas aos domingos e para funções político-administrativas. Sua população compunha-se de poucos comerciantes e raros artesãos. Em três séculos, São Paulo evoluiu do ponto de vista político e administrativo, de vila (1560) para sede da capitania (1660), cidade (1711) e em 1745, sede do Bispado. (Morse, 1970).

Somente no final do século XVIII São Paulo iria conhecer um surto comercial que se ampliaria no século seguinte e transformaria a cidade em centro mercantil agrícola, tendo como principal produto o açúcar. O núcleo urbano começou a exercer novas funções beneficiando-se com o declínio da mineração. São Paulo passou a ser o centro articulador do mercado nacional devido o duplo traço de sua economia: voltada para dentro (subsistência) e voltada para fora (busca de enriquecimento na exploração de outros territórios). Esses fatores combinados com a “autonomia” paulista (era desinteressante para o capital comercial externo, mas positiva para o mercado interno) e com os interesse do colonizador (colonização, escravismo e exploração) deveram-se à sua localização geográfica. (Prado Junior, 1983).

O século XIX iniciou-se em meio à crise no Sistema Colonial Mercantilista, trazendo a necessidade de ajustes à nova ordem econômica. Foi nesse contexto de crise externa e declínio da mineração que o Brasil alcançou sua independência política, em 1822. (Veras, 1991).

No início do século XIX, São Paulo contava com vinte mil habitantes e predominava a casa rural sobre a vila, enquanto que o Rio de Janeiro contava com cem mil moradias. As condições para uma maior divisão do trabalho na cidade seriam criadas quando São Paulo assumiu o papel de articulador do

comércio inter-regional, dos fluxos do litoral para o interior e do norte para o sul, especialmente a partir do refluxo da mineração. São Paulo era centro obrigatório de passagem do gado sulino para Minas e entreposto para o fluxo de mercadorias importadas do Rio de Janeiro. Com a instalação da Família Real no Rio, intensificou-se o comércio e as bandeiras foram substituídas pelas “monções e tropas de mulas”. A Cidade de São Paulo passaria, então, a ser o centro de atração e a reunir funções religiosas, culturais, políticas e comerciais.

Com a mudança da Família Real portuguesa para o Rio de Janeiro e a abertura dos portos ao comércio internacional no começo do século XIX, o Rio de Janeiro se destacava como centro comercial e político transplantado da cultura europeia. Em 1828, a instalação da Faculdade de Direito do Largo São Francisco, em São Paulo, marcou uma nova fase da cidade. Apesar de se encontrar ainda confinada à colina e carecer de recursos, os arredores da Cidade de São Paulo haviam se desenvolvido ao redor da área principal. Surgiram os primeiros bairros que delimitavam a cidade, acompanhando as vias de circulação. O campo ainda era o local principal de moradia. As chácaras eram ocupadas por pessoas abastadas e seu afastamento do centro urbano era uma medida de conforto e não de desligamento. (Veras, 1991).

Até 1850 havia em São Paulo dez freguesias, sendo as centrais a da Sé, a do Brás e a Santa Ifigênia. As casas de taipa não excediam o número de 4.200. A cidade caracterizava-se por ser centro de distribuição de rotas para o interior, os rios eram utilizados, inclusive o Tamanduateí, que era navegável e já fora retificado no século XVIII por causa das inundações frequentes. Em 1810, forma feitas novas valas no centro da várzea e foi construído o aterro em continuidade à ladeira do Carmo. Desse modo, os caminhos terrestres ganharam melhores condições ampliando progressivamente o povoamento. Constituiu-se um sistema viário formando quatro grandes rotas: na direção norte, a entrada para Bragança e sul de Minas; ao sul, o caminho para Santos; a oeste a estrada para Sorocaba e, a leste, a estrada para o Rio de Janeiro, passando pelo Brás, Penha e Mogi das Cruzes. (Veras, 1991).

O rápido crescimento da Província evidenciou-se quando em 1836 foi realizado um recenseamento que apontou que boa parte da população já se espalhava pelos “subúrbios”, dentre eles, Guarulhos, Nossa Senhora do Ó,

Cotia, Nossa senhora da Penha, São Bernardo, Juqueri e M. Boi - Embu. (Langenbuch, 1971).

Além do crescimento da Província é notável o desenvolvimento de alguns bairros como o Brás. O Brás apresentava características rurais, pois apesar de sua proximidade à colina central, estava dela separado pelo rio Tamanduateí. Sua urbanização era dificultada pelos constantes deslizamentos de terra na várzea insalubre no lado leste e, ainda, as constantes cheias do rio. A história deste bairro está intimamente ligada ao caminho de São Paulo para o Rio de Janeiro através da entrada que saía da Ladeira do Carmo, passava pela ponte do Carmo, a ponte do Meio, a ponte do Ferrão e a ponte do Nicolau. Além das chácaras, o bairro do Brás expandiu-se acompanhando a estrada que se desdobrava através da várzea. O Brás era lugar de alojamento e hospedagem dos viajantes que iam ou vinham do Rio de Janeiro e lá encontravam vendas e albergues. (Veras, 1991).

Apesar do crescimento a urbanização na cidade de São Paulo era precária: a iluminação das ruas era feita por lampiões; a iluminação a gás só viria em 1872; a drenagem das ruas era um projeto temporário; não havia fornecimento de água potável; o escasso sistema viário era congestionado por carros de boi e animais de transporte; a necessidade de canalização do rio Tamanduateí era eminente. Somente em 1858 as ruas viriam a ser pavimentadas. A ausência de saneamento era evidente; a ausência de cemitérios favorecia a incidência de moléstias; os sepultamentos eram feitos nas igrejas. Os primeiros cemitérios instalaram-se em meio às chácaras: o dos Protestantes, por volta de 1851 e o da Consolação, em 1858. O rios Anhangabaú e Tamanduateí eram completamente insalubres, repletos de resíduos oriundos de despejos domésticos e dos abates dos matadouros. A assistência médica e social eram precárias e epidemias de varíola e febre tifoide eram frequentes. (Morse, 1970).

As chácaras localizadas nos os arredores paulistanos começaram a se desmanchar a partir de 1850, cedendo à expansão urbana. Em 1856, Atas da Câmara Municipal salientavam que as terras eram insuficientes para as necessidades dos habitantes da cidade e destacavam a necessidade de ceder ao povo terrenos para edificações, ampliando os limites para até uma légua ao redor da cidade, tomando como referencial a Praça da Sé. (Veras, 1991).

Nos arredores da Cidade de São Paulo um cinturão caipira que desempenhava a função de celeiros que forneciam para São Paulo produtos agropecuários. Da mesma forma que o cinturão das chácaras foram absorvidos pela expansão da Cidade de São Paulo, esse cinturão caipira seria absorvido pela expansão suburbana da metrópole. (Langenbuch, 1971).

Apesar de abrigar várias empresas de indústria e comércio, São Paulo ainda não havia se transformado em centro industrial e comercial. Por esse motivo somente em 1870, às margens do rio Tamanduateí, edificou-se o Mercado Central. As transformações mais importantes nessa cidade ocorreriam somente na segunda metade do século XIX, devido à influência da cafeicultura na economia nacional e paulista.

Grandes transformações sociais e econômicas, a partir de 1850, como o crescimento da economia cafeeira, a chegada de grande leva de imigrantes, o declínio e abolição da escravatura e a implantação da ferrovia, transformaram São Paulo na metrópole do café.

Entre 1836 e 1872 a população do município de São Paulo apresentou um crescimento de 43%. No mesmo período, a população urbana do município mais que duplicou, crescendo 106%, acentuando o processo de concentração urbana. O maior crescimento ocorreu na região do Brás (252%), Santa Ifigênia (150%) e Sé (63%). (Langenbuch, 1971).

Desde o final do século XVIII, São Paulo era entreposto comercial entre a economia de subsistência do interior e a do exterior, sendo rota de fornecimento de muares vindos do sul, interligando a zona aurífera de Mato Grosso ao levar até lá materiais de consumo. Esta corrente de comércio serviu como elemento de manutenção da cidade. (Langenbuch, 1971).

No início do século XIX a agricultura de subsistência paulista iniciou um tímido setor de exportação de açúcar em Campinas e Itu. A partir de então, inaugura-se o sistema São Paulo- Santos e a capital paulista começa a desempenhar um novo papel de entreposto comercial, voltado para o mercado externo. Os lucros obtidos dos excedentes comerciais contribuíram para o desenvolvimento do setor de serviços. (Matos, 1973).

Os limites entre a zona rural e urbana eram bastante demarcados pelo cinturão das chácaras. Apesar disso, São Paulo apresentava já um desenvolvimento do artesanato, que contava com 77 carpinteiros, 69

sapateiros, 54 ferreiros, 49 alfaiates, 38 oleiros, 30 ourives e 28 marceneiros. Mas foi nas últimas décadas do século XIX que São Paulo viria a ser um grande centro urbano. O café foi o principal responsável pelo desenvolvimento da economia paulista e brasileira e sua integração com o sistema econômico mundial. (Prado Junior, 1983).

A cafeicultura necessitava de um sistema articulado para sua produção e comercialização. O capital obtido com o café era reinvestido em setores mais amplos: comissariados para exportação, bancos e construção de estradas de ferro. A cafeicultura teve como suporte a escravidão, o colonato e a imigração, configurando uma sociedade de classes apoiada na propriedade privada da terra (grande fazenda) e na monetarização da economia. (Langenbuch, 1971).

O café foi introduzido no Brasil desde o século XVIII, sendo incorporado à agricultura de subsistência. Cultivadas inicialmente no norte do país, em alguns anos as plantações espalharam-se por vários estados chegando até a região Sudeste. (Langenbuch, 1971).

No início do século XIX o café já havia se tornado produto de exportação, sendo cultivado no Rio de Janeiro, Baixada Fluminense, litoral Norte e Vale do Paraíba. Na segunda metade do século XIX, o café supera o açúcar, tornando-se o principal produto na pauta de exportações. Entre 1890 e 1900 o café atingia 64% das exportações, enquanto que o açúcar não chegava a 20% desse total. (Veras, 1991).

Em 1836, 86,5% de arrobas de café foram produzidas na região do Vale do Paraíba e adjacências onde até 1865 localizava-se o centro da produção cafeeira. Seu escoamento era feito pelo porto do Rio de Janeiro, permanecendo essa rota de comercialização mesmo quando a cafeicultura ocupou a região mais central da Província de São Paulo: Campinas, Bragança, Jundiaí, Itu e Piracicaba. A partir de 1890, a cafeicultura paulista passou a alcançar as zonas ligadas ao sistema São Paulo-Santos, retirando do Rio sua posição de liderança. São Paulo passou a ser o eixo de comercialização do principal produto de exportação brasileira. Esse novo eixo econômico ligava São Paulo diretamente ao Porto de Santos. (Singer, 1968).

Após 1850, verificou-se uma modernização na sociedade brasileira: o declínio do sistema escravocrata e a Independência brasileira iriam preparar as bases da industrialização. Surge uma nova fase da economia brasileira

baseada no trabalho livre, no industrialismo e na valorização do mercado interno. As condições gerais da produção seriam ainda influenciadas por inovações como a navegação à vapor, telégrafos e ferrovias. (Prado Junior, 1978).

Com o declínio do trabalho escravo, a cafeicultura atraiu uma grande leva de imigrantes europeus, passou a desenvolver relações de trabalho assalariadas que contribuiu para consolidar o mercado interno. Desde então, as maiores cidades brasileiras começaram a apresentar um nível de conforto semelhantes a alguns centros da América e Europa. Essas mudanças foram fundamentais à urbanização do país e favoreceram a industrialização. Mesmo assim, o latifúndio exportador continuava a ser a base da economia, aprofundando a diferença entre os grandes centros urbanos e as cidades do resto do país. Desse modo, foi criada uma rede urbana marcada pela desigualdade com cidades progressistas e cidades decadentes ou estagnadas e, ainda, a ausência de centros de porte médio. (Langenbuch, 1971).

A Cidade de São Paulo constitui um bom exemplo de progresso, a partir da instalação da rede ferroviária que entroncava várias linhas para o escoamento do café. Isso prejudicava cidades cujo transporte era realizado por meio de animais (mulas), ou a partir da navegação fluvial. A industrialização alterou esse quadro: de um lado, acentuou a concentração em alguns polos mas, de outro, integrou as cidades do país em uma única rede nacional por influência de São Paulo. (Veras, 1991).

No período entre 1860 e 1886, a expansão cafeeira promoveria um grande crescimento da cidade de São Paulo e de sua população além de ampliar suas funções de entreposto comercial. Santos abrigava a grande praça cafeeira, pois na capital paulista havia 13 casas comissárias, em 1873; no Rio haviam 2000 no mesmo período. Entretanto, em São Paulo estava localizada a rede bancária, pois a relação entre os negócios bancários e o café era muito estreita. Os fazendeiros necessitavam de créditos para novos cafezais; posteriormente, eles mesmos tornavam-se proprietários de bancos. Criou-se, então, em São Paulo um mercado de capitais, pois a cafeicultura demandava muitos recursos e a poupança interna era insuficiente. Desse modo, houve necessidade de recorrer ao capital estrangeiro, especialmente ingleses, visto que os britânicos emprestavam a prazo médio aos importadores brasileiros.

Ironicamente, as importações financiavam as exportações. O capital estrangeiro era mais forte no mercado, porém eram os bancos nacionais que amparavam o fazendeiro. Além disso, os bancos ampliaram seu raio de ação absorvendo parte dos capitais anteriormente empregados na aquisição de escravos e em subsídios à imigração. (Langenbuch, 1971).

O café foi responsável por transformações econômicas e sociais que exerceram grande influência sobre São Paulo. Os fazendeiros passaram a fixar residência na cidade pois, para eles, a comercialização do café era tão importante quanto a sua produção. Esses fazendeiros e suas famílias passaram a constituir uma nova população paulistana, que gastavam parte das rendas obtidas com o café na cidade. Com isso, ampliavam demandas no setor de serviços, artesanato, comércio varejista ao mesmo tempo em que promoveram o desenvolvimento de alguns ramos da indústria leve. (Furtado, 1959).

Os fazendeiros que passaram a morar na cidade, tinham de viajar para monitorar suas lavouras, trazendo a necessidade de um sistema eficiente de estradas e transportes. O aumento da produção cafeeira e sua exportação, sua expansão para o interior e sua comercialização demandavam empreendimentos mais rápidos que as tropas de mulas ou carro de boi. Surgiria, assim, um novo sistema de transporte: a ferrovia. (Singer, 1968).

1.4. A ferrovia e a constituição da Região Metropolitana de São Paulo

Ao investigar o processo de estruturação da Grande São Paulo, Langenbuch aponta vários fatores que propiciaram o grande crescimento da cidade de São Paulo e seus arredores. Sua análise possibilita o reconhecimento do vínculo existente entre diversas porções da periferia paulista e o centro da cidade bem como sua integração com a metrópole. A partir de uma retrospectiva histórica rica em detalhes, desde o período colonial até o processo de constituição da metrópole paulista, seu estudo forneceu importantes informações, não somente sobre a cidade de São Paulo, mas também de seus arredores. (Langenbuch, 1971).

Para nossa pesquisa, Langenbuch forneceu importantes subsídios, tendo em vista a ênfase que deu ao sistema ferroviário, em especial à Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, e também pelas informações sobre os núcleos coloniais, já mencionados neste capítulo, dentre os quais os núcleos de São Caetano e São Bernardo localizados na atual região do ABC, interessam ao nosso estudo.

No final do século XIX, o acelerado do crescimento da cidade de São Paulo transformou o pequeno burgo de vinte mil habitantes em um aglomerado de meio milhão de habitantes, em um período de menos de cinquenta anos. Este crescimento inaugurou uma nova fase na evolução da cidade de São Paulo. (Langenbuch, 1971).

Este rápido crescimento da cidade deveu-se a uma série de transformações em seus arredores. Estas transformações têm relação com o sistema de transportes e com o processo de evolução da cidade, ao qual se encontravam subordinados os seus arredores. Embora não constituíam fenômenos de expansão metropolitana, estas transformações influenciaram de forma decisiva este processo, desde o seu início até o seu posterior desenvolvimento.

Considerando a década de 1870 como marco de um novo desenvolvimento urbano, este período marca também as grandes modificações nos arredores paulistanos. Para tanto, contribuíram dois eventos de grande importância: a rede ferroviária extra regional do Planalto Paulistano e a instalação de núcleos coloniais.

Com relação à rede ferroviária extra regional, o ano de 1875 é considerado importante porque encerrou a sua conclusão. Em 1875, foi entregue ao tráfego o trecho inicial da Sorocabana e da ferrovia que demandava ao Rio de Janeiro. Quanto à instalação de quatro núcleos coloniais nos arredores paulistanos, em 1877, trata-se da primeira tentativa de intensificar o povoamento e a produção agrícola nos arredores paulistanos. O ano de 1915 delimita o fim do período evolutivo dos arredores paulistanos que, a partir da década de 1910, passa a se revestir de características diferentes. (Langenbuch, 1971).

O grande crescimento de São Paulo proporcionou a expansão do espaço urbano sobre as áreas rurais contíguas, que passaram a integrar a

cidade afetando, principalmente o cinturão das chácaras. Novos bairros surgiam originados do loteamento das chácaras. (Langenbuch, 1971).

A partir de 1881, nota-se uma pequena expansão da cidade nas direções Oeste e Noroeste. Situado entre o vale do Anhangabaú e a Praça da República, o Morro do Chá fora arruado e loteado em 1876, apresentando-se já bastante edificado, ocorrendo o mesmo com o bairro Santa Ifigênia.

O bairro de Campos Elíseos, originado da Chácara do Campo Redondo, também já se encontrava arruado, mas ainda sem construções. Em menor escala, verificou-se a expansão da cidade também em outras direções; ao bairro da Liberdade foram acrescentados dois novos quarteirões; no Brás, em 1881, a urbanização já havia ultrapassado as estações do Brás da estrada de ferro Santos-Jundiaí, e do Norte (terminal da estrada de ferro do Norte). A rua da Moóca e a rua Piratininga já se encontravam traçadas, mas não atraíram ainda o povoamento. O antigo núcleo da colina entre o Tamanduateí e o Anhangabaú se destacavam por apresentar quase todo o espaço ocupado por construções.

A cidade não parava de crescer. Em 1891, já apareciam arruados os bairros da Bela Vista, Vila Buarque, Santa Cecília, Luz, Brás e parte do Bom Retiro. A expansão da cidade foi, durante algum tempo auxiliada por uma nova modalidade de transporte urbano: o bonde à tração animal, que teve sua primeira linha inaugurada em 1872, ligando o Centro à estação da Luz. Rapidamente as linhas multiplicaram-se, atingindo e ultrapassando os pontos extremos da cidade: Moóca, Campos Elíseos, Santa Cecília, Consolação e Liberdade. Os bondes foram um meio eficiente de expansão da cidade na medida em que suas linhas faziam ponto final para além dos limites das áreas construídas e contribuíram também para a suburbanização das áreas distantes. (Langenbuch, 1971).

São Paulo já contava, em 1890, com vários estabelecimentos fabris de certo porte, muitos deles em bairros novos ou em formação e até em áreas que iam além do cinturão das chácaras ainda não atingidas por uma urbanização mais ampla. A ferrovia apontava a tendência de atrair as indústrias às suas margens, fator de grande importância para a estruturação da urbanização. Neste mesmo ano já existiam as fiações Anhaia, no Bom Retiro, e a tecelagem Sant'Anna, no Brás. Esta última fabricava sacos de aniagem para produtos

agrícolas e possuía um trecho ferroviário para expedir mercadorias para o interior. Na Água Branca, A Companhia Antártica fabricava gelo, posteriormente passou a fabricar cerveja e era igualmente servida por desvio ferroviário. Em 1890, a cervejaria Bavária era inaugurada no bairro da Moóca, às margens da estrada de ferro Santos-Jundiaí; suas instalações foram posteriormente adquiridas pela Antártica. A Brama foi fundada em 1886, com o nome de Fábrica de Cervejas Guanabara, na Vila Mariana, onde também se instalara uma fábrica de fósforo e um matadouro. (Langenbuch, 1971).

O cinturão das chácaras, além de ser intensamente penetrado pela extensão da cidade e abrigar fábricas, passou a abrigar também estabelecimentos que demandavam espaços que na porção já densamente edificada da cidade não caberia. Este foi o caso do Hipódromo, inaugurado em 1876, na Moóca, e a Hospedaria dos Imigrantes, inaugurada entre 1886 e 1888, entre as estações da Mooca e Brás.

A partir de 1890 a cidade de São Paulo conheceu a sua maior expansão; sua população de 64934 habitantes quase quadruplicou, chegando a 239820 habitantes em 1900. O cinturão das chácaras já se encontrava completamente absorvido pela cidade. A parte arruada atingiu os seus extremos na várzea do rio Tietê, Quarta Parada, Moóca, Vila Deodoro, Aclimação, Paraíso, Vila América, Higienópolis, Santa Cecília e Barra Funda. Os atuais bairros de Vila Mariana, Vila Clementino e Perdizes formavam apêndices deste bloco mais compacto de arruamentos. Surgiam também arruamentos isolados, separados da cidade por áreas ainda não loteadas, como Santana, Vila Gomes Cardim, Vila Prudente, Ipiranga, Vila Cerqueira César, Vila Tietê, Vila da Saúde, Lapa, Vila Leopoldina, Carandiru, Santana e as antigas freguesias de Penha da França e de Nossa Senhora do Ó. (Langenbuch, 1971).

O expressivo crescimento da cidade pode ser explicado em razão da especulação imobiliária, possibilitada pela certeza de que os terrenos tinham a sua valorização assegurada pelo crescimento urbano. O comprador de lotes, mesmo afastados, tinha como motivação a expectativa de que a cidade não tardaria em alcançar o local. Porém, a aquisição dos lotes visando somente fins lucrativos fazia com que os mesmos permanecessem desocupados. Os capitães paulistas temiam os acontecimentos políticos que poderiam surgir, dentre os quais, a prevista extinção da escravidão e a consequente

depreciação das propriedades agrícolas. A diminuição da construção de vias férreas, cujos investimentos proporcionaram aos capitães paulistas grandes vantagens, levaram estes a investir em prédios e terrenos. A Proclamação da República não trouxe as consequências temidas pelos capitalistas. Assim, os capitalistas continuaram a comprar terrenos na cidade e mesmo no interior para investir seus capitais. (Langenbuch, 1971).

A partir de 1900, a expansão do espaço urbano passou a ser ainda mais facilitada com a instalação do bonde elétrico. A primeira linha foi instalada nesse ano e, em 1905 os bondes elétricos já haviam substituído totalmente os bondes de burro. A concessionária Light & Power estendeu suas linhas aos bairros mais afastados e áreas não urbanizadas. Desse modo, em 1914 os bondes elétricos já chegavam à Santana, Penha de França, Ipiranga, Vila Prudente, Bosque da Saúde, Pinheiros e Lapa. A única linha interurbana a ser criada foi a de Santo Amaro, em 1906.

Ao se analisar a ocupação do espaço urbano, notamos um desprezo pelas várzeas e terras baixas, com exceção da várzea do Tamanduateí, que já se encontrava parcialmente ocupada após obras de retificação do rio. Essa tendência verificou-se, como no caso de Santana e Casa Verde que se encontravam separados pelas várzeas da Ponte Pequena e do Bom Retiro, respectivamente. É necessário ter cuidado em enfatizar o caráter limitativo das várzeas como principal fator do desdobramento do espaço urbano, ou à localização dos núcleos isolados. Entre a vila Clementino e Vila Saúde, entre Perdizes e Água Branca, entre Cambuci e Ipiranga salvo pequenos trechos, não há várzeas.

A estação ferroviária deve ter tido importante influência no fator locacional, tendência que iria se acentuar e afetar as áreas mais distantes. Podemos citar os casos da Água Branca e da Lapa, que se encontram centralizados ao redor da estação ferroviária. O loteamento da Vila Prudente unia-se através de rua apenas à estação Ipiranga. (Langenbuch, 1971).

Os modestos equipamentos de serviços que haviam nos núcleos isolados da Penha, Pinheiros e Nossa Senhora do Ó, funcionavam como fator de atração, caracterizando os antigos povoados como mais atrativos do que as áreas vizinhas. Nas décadas seguintes, processos de polarização ao redor de povoados aparentemente insignificantes serão bastante comuns. Com relação

ao Ipiranga, seu surgimento relaciona-se às várias obras que envolviam a construção do monumento que mais tarde viria a se tornar o Museu do Ipiranga (1894). Estas possibilitaram a abertura de excelente via de acesso e de um serviço de bonde. (Langenbuch, 1971).

Para alguns núcleos isolados torna-se difícil explicar sua localização, como no caso de Vila da Saúde, relativamente distante da Vila Clementino em local de condições topográficas pouco favoráveis ao desenvolvimento urbano. As condições de sítio urbano na Vila Cerqueira César também não era das melhores. Por outro lado, núcleos que apresentavam as mesmas condições desfavoráveis e próximos ao centro urbano, como os altos vales do Anhangabaú e de seus afluentes Saracura, permaneciam vazias e sem arruamento.

A única explicação que possa justificar a localização de vários loteamentos isolados remete à iniciativa individual. Um capitalista que esperasse uma rápida valorização fundiária poderia ter que esperar por mais tempo, enquanto que aqueles dispostos a arruar e lotear a sua propriedade poderia garantir uma remuneração mais satisfatória. Esse empreendimento revelou-se bem sucedido, de modo que foi seguido por proprietários vizinhos, podendo ser um indicador para explicar o surgimento de loteamentos circundado por áreas não oferecidas à expansão urbana, assim como a especulação imobiliária também deve ser considerada.

Como exemplo de iniciativas individuais na prática de loteamentos, podemos mencionar o caso da Vila Prudente. O fato de estar localizada próximo à estação ferroviária do Ipiranga favoreceu sua implantação e desenvolvimento local. Porém, o sucesso desse empreendimento deveu-se à iniciativa dos irmãos Falchi que, ao mesmo tempo em que realizaram o loteamento, estabeleceram fábricas que parecem ter influenciado no desenvolvimento local. (Langenbuch, 1971).

No início do século XX, São Paulo já se assemelhava à porção mais central de sua atual área metropolitana, em escala menor: uma porção central caracterizada por áreas edificadas, circundada por um cinturão de núcleos isolados, semelhantes ao atual. Os bairros isolados deste período tinham mais características de subúrbios e eram considerados como tais. Estes eram separados da cidade e circundados pelo campo. Nas primeiras décadas do

século XX, a tendência de compartimentação da cidade se consolidou e a industrialização intensificou-se. (Langenbuch, 1971).

As indústrias localizavam-se na cidade, especificamente às margens das ferrovias, uma tendência que já se verificara. A ferrovia Santos-Jundiaí, principalmente o trecho Moóca–Barra Funda, e a Sorocabana, entre a estação Central e a da Barra Funda eram locais de maior adensamento de indústrias.

A várzea do rio Tamanduaí, totalmente percorrida pela linha Santos-Jundiaí, ainda não havia sido ocupada pelas indústrias e armazéns que mais tarde viriam ali se estabelecer.

A estrada de ferro Santos-Jundiaí foi a primeira ferrovia a cortar o planalto paulistano, inaugurada em 1867. Em 1875 forma inaugurados os trechos paulistanos das estradas de ferro do Norte e Sorocabana e, em 1886, a estrada de ferro São Paulo a Santo Amaro, que em 1906 foi substituída por bondes elétricos.

A linha tronco da Tramway da Cantareira ligava a cidade à serra homônima. Em 1910, um ramal dessa ferrovia atingia Guapira (hoje Jaçanã), em 1915 esse ramal estendeu-se até a antiga freguesia de Guarulhos, que em 1880 tornou-se vila.

As ferrovias dessa época, distinguiam-se em duas categorias de acordo com o tipo de ligação que realizava: as ferrovias extra regionais e as ferrovias locais.

As ferrovias locais ligavam determinadas porções dos arredores paulistanos à cidade, como a São Paulo -Santo Amaro e Cantareira.

As ferrovias extra regionais ligavam a cidade de São Paulo ao seu porto, como a Santos-Jundiaí, a Central do Brasil e a Sorocabana. (Langenbuch, 1971).

As ferrovias extra regionais surgiram primeiro e tinham uma característica marcante com relação ao seu traçado, este não coincidia, com exceção de alguns trechos, com as estradas das tropas. As estradas de tropas procuravam evitar as várzeas, muito comuns na bacia sedimentar de São Paulo, pois as várzeas dificultavam a construção civil. Desse modo, as estradas de tropa dispensavam o traçado retilíneo e direto, sendo mais comum o traçado sinuoso contornando as várzeas. Com as ferrovias acontecia o inverso; estas tinham preferência por terrenos planos, assim como longas retas

e curvas de pequeno raio, por isso, as várzeas e os terrenos fluviais foram bastante aproveitados por estes elementos topográficos. Estes terrenos foram bastante evitados pela expansão da cidade, deste modo as ferrovias puderam alcançar as proximidades do centro da cidade sem realizar grandes expropriações. (Langenbuch, 1971).

Há, porém, divergências quanto à valorização dos elementos topográficos, que se aplicam mais aos trechos urbanos das ferrovias Santos-Jundiaí e Sorocabana. O exemplo da estrada de ferro Central do Brasil é elucidativo, visto que de início não valorizou a várzea do Tietê, exceto em alguns trechos. As primeiras estradas de ferro implantadas nas zonas cafeeiras apresentavam enormes curvas em seu trajeto para alcançar fazendas de grande produção, que proporcionavam grande frete. Além do mais, o traçado da estrada de tropas não era seguido porque não havia neles nada que justificasse a atenção das ferrovias. Neste sentido, duas importantes cidades paulistas, Itu e Bragança que faziam parte do trajeto das estradas de tropas, passaram a ser servidas por ramais ferroviários, entroncados na linha Santos-Jundiaí. As estradas de ferro desprezaram quase todos os aglomerados dos arredores paulistanos. No estabelecimento das ferrovias extra regionais foram levados em consideração somente os dois maiores aglomerados, Jundiaí e Mogi das Cruzes. (Langenbuch, 1971).

O povoado de Rio Grande (hoje Rio Grande da Serra) foi atingido pela estrada de ferro Santos a Jundiaí porque estava localizado no trajeto da mesma, enquanto que a freguesia de São Bernardo foi deixada à margem desta ferrovia. A Central entre São Paulo e Mogi não contemplou São Miguel, Itaquaquecetuba e nem o povoado de Lajeado. A Sorocabana passou longe de Carapicuíba, de Barueri e de Cotia. Dos arredores situados nas imediações da ferrovia regional, somente a Penha foi atingida por um ramal da Central. Dos arredores localizados fora dos domínio das ferrovias extra regionais, somente Santo Amaro foi contemplado com uma ferrovia local, para onde convergiam estradas que davam acesso ao sertão produtor de gêneros alimentícios e madeiras, destinados ao abastecimento da capital. Em Guarulhos também foi construída uma ferrovia de âmbito local. Esta, entretanto, for construída para atender a região de Guapira, onde se localizavam hospitais e obras hidráulicas

carentes de transportes, a linha chegou até Guarulhos através de um mero prolongamento. (Langenbuch, 1971).

As ferrovias extra regionais e seus deslocamentos iriam afetar de modo intenso o arranjo espacial das regiões, proporcionando a valorização das terras por elas percorridas em detrimento da áreas situadas nas estradas das tropas que antes eram privilegiadas. Antes de sua implantação, a ferrovia já era temida por aqueles que dependiam do antigo sistema de transporte para sua subsistência. Ao se tornarem agentes reorientadores dos arredores paulistanos, as ferrovias terminaram por extinguir o sistema de transportes vigentes, ou seja, o transporte por tropas de burro. A derrocada do antigo sistema de transporte atingiu diretamente todas as atividades e estabelecimentos que lhe serviam de suporte, como a criação, venda e aluguel de muares e pousos aos tropeiros.

São Bernardo ficava a 5,5 quilômetros de distância da estrada de ferro Santos-Jundiaí, desse modo também experimentou decadência. Sua recuperação foi possível pelo fato de ter sido escolhido para sede do maior e mais bem sucedido núcleo colonial dos arredores de São Paulo. Essa situação durou pouco, pois seu desenvolvimento seria em breve superado pelos arredores situados próximos à ferrovia.

As ferrovias provocaram a marginalização em um grande número de aglomerados que não estavam próximas de seu trajeto, estes não conseguiram realizar uma reabilitação urbana. Esta situação ocorreu em Santana do Parnaíba, Mairiporã, Arujá, Itapecerica da Serra, Embu e Cotia. Os únicos aglomerados dos arredores paulistanos que, servidos pela ferrovia, retomaram seu desenvolvimento foram Jundiaí e Mogi das Cruzes. (Langenbuch, 1971).

Jundiaí encontrava-se decadente por volta de 1860, a partir de então teve um surto de progresso, beneficiado pela expansão da cafeicultura e da vinicultura. O desenvolvimento industrial deste aglomerado apoiou-se em capitais locais, oriundos da agricultura comercial da área. Em 1886 uma fábrica de tecidos empregava 150 funcionários. (Langenbuch, 1971).

A instalação das ferrovias não suprimiu totalmente os outros meios de transportes por tropas de burro nem de carros de boi. Estes, porém, ficaram restritos à circulação local e muitos tiveram seus trajetos rearranjados. Os arredores paulistanos que se encontravam distantes da ferrovia continuaram a

se comunicar com São Paulo por meio daqueles arcaicos meios de circulação. Já as áreas próximas das ferrovias passaram a ter uma reorientação da circulação. Estradas radiais que se comunicavam diretamente com São Paulo perderam importância, sendo substituídas por estradas de direção transversal. Estas, mais curtas, faziam ligação com uma estação ferroviária mais próxima a partir da qual seguiam por trem, cargas e passageiros. (Langenbuch, 1971).

O desvio da circulação verificou-se também no Arujá, afetando os dois caminhos mais importantes para a economia desta região. Um desses caminhos demandava à Penha e São Paulo através de Guarulhos; o outro caminho dava acesso a Itaquaquecetuba pelo vale do ribeiro Perová, comunicando-se com Mogi das Cruzes, Poá e São Paulo. Foi justamente este segundo, de menor importância, que foi favorecido economicamente pelo fato de dar acesso a estação Poá, da estrada de ferro. Em Parnaíba, os transportes passaram a ser feitos pela estrada que dava acesso à estação Barueri, onde eram feitas as baldeações para os trens.

Em Lajeado, a estrada São Paulo-Mogi foi praticamente abandonada ao mesmo tempo em que a pequena estrada que ligava o povoado à estação homônima da Central (hoje Guaianazes) foi modernizada.

Em São Bernardo, uma estrada de aproximadamente sete quilômetros foi construída para ligar esta freguesia à estação São Bernardo, situada no outro extremo, por onde passava a estrada de ferro Santos-Jundiaí. Antes de sua construção, a estrada que estabelecia relação com a cidade de São Paulo era a estrada do Vergueiro. Estes dois exemplos ilustram a prática adotada de se dar às estações mais próximas aos aglomerados não servidos pela ferrovia os seus nomes, o mesmo ocorreu em Juqueri, Carapicuíba, Barueri e Cotia. (Langenbuch, 1971).

Nos arredores paulistanos foram surgindo as estações ferroviárias, que tornavam-se ponto de encontro de pessoas e serviços das áreas que as circundavam. Estes locais passavam a assumir uma modesta função regional. Ao redor das estações surgiam pequenos povoados e um incipiente comércio que atendia a população dos arredores. Muitos dos atuais subúrbios situados nas proximidades das ferrovias apresentam, nas áreas mais próximas da estação, um pequeno número de casas, geralmente geminadas e com aspectos antigos, distinguindo-se do restante das casas, estas correspondem

ao antigo povoado. Atualmente esses pequenos aglomerados são, em sua maioria, populosos subúrbios, dentre os quais podemos citar Pirituba, Taipas (hoje Jaraguá), Perus, Caieiras, Estação Juqueri (hoje Franco da Rocha), Campo Limpo, Várzea (hoje Várzea Paulista), Itaquera, Lajeado (hoje Guaianazes), Poá, Guaió (hoje Suzano), São Caetano (hoje São Caetano do Sul), Estação São Bernardo (hoje Santo André), Ribeirão Pires, Rio Grande (hoje Rio Grande da Serra), Alto da Serra (hoje Paranapicaba), Barueri, e estação Cotia (hoje Itapevi). (Langenbuch, 1971).

Muitos desses povoados passaram a abrigar, juntamente com o comércio, a função industrial por conta da facilidade de acesso às matérias-primas. Quando chegavam à estação estas matérias-primas eram transformadas em produtos leves para facilitar o transporte. Algumas destas indústrias já eram mecanizadas, enquanto que outras apresentavam, ainda, um caráter rústico.

Um ramo industrial que se aproveitou das conveniências de sua localização junto às estações foram as cerâmicas.

Este ramo industrial já havia se desenvolvido desde os tempos da fazenda jesuítica e abastecia a cidade de São Paulo utilizando-se do rio Tamanduateí. A estação ferroviária, neste caso, não foi o fator locacional principal, mas provavelmente deve ter contribuído para encorajar os empreendedores.

Na estação Perus, foi instalada uma fábrica de cimento que também se beneficiou de sua localização, junto à ferrovia Santos-Jundiaí. O transporte de sua produção era assegurado assim como a matéria-prima mineral dos arredores situados à Oeste, para isso, construiu uma pequena ferrovia local. As pequena s ferrovias locais forma instaladas também em outros pontos dos arredores paulistanos.

Instalada junto à estação com o mesmo nome em 1889, a Distilaria da Várzea era uma indústria que produzia álcool retificado a partir do milho. Sua atividade se relacionava intensamente com o campo; esta mantinha grandes plantações de milho em seus terrenos e comprava todo o produzido na localidade. O bagaço do milho era aproveitado para a engorda de porcos mantidos pela própria companhia. (Langenbuch, 1971).

> Outro caso que também mostra o grande vínculo da indústria com as atividades rurais, verificou-se em Caieiras, onde um conjunto industrial associava três ramos industriais, todos ligados ao campo através de sua matéria-prima. Este empreendimento dedicava-se à extração de pedras de cantaria, fábricas de cal, produtos cerâmicos e papel. Este conjunto industrial, instalado antes de 1890, diferenciava-se daqueles anteriormente citados pelo fato de não se localizar junto à estação, mas a ela se ligavam através de teleféricos e por tramway de tração animal. Este conjunto de fábricas seria adquirido pela Companhia Melhoramentos de São Paulo, em 1890. Caieiras caracterizava-se, assim, como um dos mais importantes centros industriais dos arredores paulistanos, na época. (Langenbuch, 1971).
>
> Muitas indústrias escolheram para a sua implantação as áreas fora da porção compacta da cidade, preferindo as proximidades das estações ferroviárias. A cidade apresentava áreas com grandes porções de terrenos inaproveitados. As várzeas e os baixos terraços contíguos, embora servidos pela ferrovia, eram rejeitados pela ocupação de natureza residencial, glebas planas eram oferecidas com bons preços.
>
> Apesar das conveniências da localização junto às ferrovias, muitos estabelecimentos foram implantados nas suas vizinhanças, preferindo se instalar perto do mercado consumidor e do mercado de mão-de-obra. Estas, ainda podiam obter matéria-prima nas imediações, ou trazê-las através do trem, como ocorria com as serrarias. (Langenbuch, 1971).

Tanto nas indústrias da cidade, quanto nos arredores paulistanos, predominavam operários estrangeiros. É provável que as fábricas tenham utilizado como mão-de-obra a população caipira das vizinhanças, mas somente para as tarefas que não necessitavam de especialização profissional. De modo geral mão-de-obra estrangeira era recrutada no grande centro de imigração da cidade de São Paulo. É provável que grande parte destes trabalhadores tenham mantido residência em São Paulo e, num movimento de migração pendular realizavam sua locomoção até o seu local de trabalho através do trem. Contudo, inúmeros operários iriam fixar residência no próprio povoado-estação. Também é importante observar que muitas fábricas forneciam aos seus empregados recursos para aquisição ou construção de suas casas. Deste modo, os estabelecimentos industriais atraíram grande número de pessoas para junto das

estações ferroviárias dos arredores paulistanos, contribuindo para o crescimento dos povoados-estação. (Langenbuch, 1971).

No início do desenvolvimento dos povoados-estação, a função de subúrbio-dormitório deve ter sido pequena ou casual. Nos limites externos dos bairros isolados da cidade de São Paulo havia muito espaço disponível para a implantação residencial, porém, os loteamentos eram ocupados muito lentamente. Muitos destes loteamentos eram servidos pelo bonde; este constituía um excelente meio de transporte, com uma frequência de horários que superava a ferrovia. O número de trens diários era muito pequeno, principalmente aqueles das ferrovias extra regionais.

A Sorocabana disponibilizava somente dois trens diários e não mantinha trens de subúrbios. A Inglesa fazia correr quatro trens diários entre São Paulo e Santos, dos quais dois deles paravam em todas as estações, enquanto que os outros paravam somente em Ribeirão Pires e na Estação São Bernardo. Dois dos trens provenientes de Santos seguiam para o interior do estado. Entre São Paulo e Jundiaí havia, no sentido oposto, quatro trens diários, sendo três paradores e um expresso. A estrada de ferro Santos-Jundiaí contava com cinco trens suburbanos diários entre São Paulo (estação da Luz) e Pirituba, e um até a Lapa. Não havia ainda trens suburbanos em direção a Santo André. Na Central do Brasil somente quatro trens corriam diariamente, três paradores e um expresso.

As atividades industriais sempre que possível se desenvolviam nas proximidades das ferrovias, aproveitando-se dos recursos naturais presentes em suas imediações. Salvo algumas exceções, como ocorreu com o extrativismo vegetal no núcleo de São Bernardo. Em Santo Amaro o extrativismo vegetal existia antes da ferrovia, entretanto, perdera parte do mercado potencial para as áreas servidas pela ferrovia. A correlação entre indústria e transporte ferroviário era evidente. Alguns produtos, como a madeira, não apresentava condições de serem transportados por meios rústicos, por isso eram levados até a capital através de um sistema dual de transporte: eram conduzidos através de meios rústicos até a estação ferroviária mais próxima e, de lá, seguiam de trem até a capital. (Langenbuch, 1971).

No período compreendido entre 1874 e 1920, a população de São Paulo obteve um grande crescimento, aumentando quase 24 vezes, adquirindo uma

característica que conserva até hoje. Neste mesmo período, a população dos municípios vizinhos apenas triplicou, apresentando um ritmo de crescimento, não somente inferior ao da capital, mas também do interior da Província. Nos arredores paulistanos foram implantadas várias atividades econômicas que demandavam uma grande quantidade de mão-de-obra e, por isso, atraía muitos habitantes. (Langenbuch, 1971).

A decadência do transporte por tropas de burro em trechos extra regionais, em função de um meio de transporte mais eficiente, a ferrovia, provocou a diminuição e mesmo o fim de uma série de atividades que ofereciam vários postos de trabalho. Por outro lado, o enorme crescimento da cidade de São Paulo apresentava um mercado de trabalho carente de mão-de-obra.

O maior período de crescimento de São Paulo verificou-se no período entre 1886 e 1900, quando sua população aumentou em 445%. Neste mesmo período, os municípios vizinhos apresentaram o menor índice de crescimento, com um aumento de apenas 22% de sua população.

Após esse surto de crescimento, a cidade de São Paulo passou a apresentar um crescimento mais moderado até a década de 1920. Inversamente, verifica-se neste período, uma pequena aceleração no crescimento dos municípios vizinhos. Jundiaí foi o município que apresentou o maior crescimento demográfico: 469%, porém seu desenvolvimento não está relacionado diretamente ao crescimento de São Paulo.

São Bernardo, embora tenha apresentado um crescimento inferior ao da capital, destacou-se por apresentar um crescimento demográfico elevado; sua população aumentou oito vezes entre 1874 e 1920. Os três núcleos coloniais instalados no município: São Caetano, São Bernardo e Ribeirão Pires, provavelmente contribuíram para esse crescimento.

As indústrias que se estabeleceram em número superior aos demais municípios também influenciaram no crescimento populacional do núcleo de São Bernardo. (Langenbuch, 1971).

No período entre 1874 e 1920, tanto a capital quanto nos seus arredores ocorreu um dos mais significativos aumento de imigrantes estrangeiros, sendo que estes eram proporcionalmente mais representados na capital. Em 1886, a quantidade de estrangeiros nos municípios vizinhos à capital era quase nula, fato que começa a mudar a partir de 1900, quando a presença de estrangeiros

era verificada em todos os municípios, exceto Itapecerica. Os arredores paulistanos não atraíam imigrantes, com exceção de São Bernardo. (Langenbuch, 1971).

Com relação à variedade de nacionalidades da população, tanto os municípios vizinhos quanto na capital apresentavam, em 1920, o predomínio dos italianos, seguidos pelos portugueses, espanhóis, alemães e austríacos. Os portugueses, turcos e japoneses apresentavam uma diferença em relação aos demais estrangeiros. Os portugueses e os turcos concentravam-se na Capital, sendo pouco representados nos municípios vizinhos. No caso dos japoneses, observou-se o inverso: a participação destes era mais elevada nos municípios vizinhos. No caso dos turcos, sua acentuada concentração em São Paulo deve-se ao foto de os imigrantes desta nacionalidade serem normalmente comerciantes. Já os portugueses, havia muitos deles que eram chacareiros e cultivavam o município da capital. Os japoneses eram, predominantemente, agricultores; a imigração destes é incipiente no período anterior a 1915. A metropolização dos arredores paulistanos, entretanto, somente será verificada no período de 1915-1940. (Langenbuch, 1971).

CAPÍTULO II

A FERROVIA COMO INTEGRANTE DAS REDES DE MOBILIDADE E A CONSTITUIÇÃO DO ABC PAULISTA

Os avanços tecnológicos nos meios de transporte revolucionaram as formas de organização do tempo e do espaço. As ferrovias promoveram a integração de áreas distantes e favoreceram o crescimento e formação de cidades ao longo de seu caminho.

Construída para escoamento da produção cafeeira até o Porto de Santos, a São Paulo Railway, posteriormente denominada Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, provocou grandes impactos nas áreas próximas de seu trajeto e também para as cidades situadas em seu entorno. Pelo fato de percorrer longos percursos, a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí tornou-se um dos principais meio de transporte para os moradores do Grande ABC. (Langenbuch, 1971).

2.1. Os núcleos coloniais e a formação do Grande ABC

Buscando contextualizar histórica e espacialmente o ABC paulista na Região Metropolitana de São Paulo e ainda, destacar sua conexão com a Cidade de São Paulo, recorremos ao estudo de Langenbuch, cuja análise do processo de constituição do Grande ABC inicia-se desde o período colonial. O autor aponta a importância dos núcleos coloniais para o povoamento desta região, com minuciosos detalhes dos motivos que levaram a mesma a se

transformar num importante polo industrial de São Paulo e mesmo do país. A ênfase dada ao sistema ferroviário, em especial à estrada de ferro Santos-Jundiaí que interessa diretamente à nossa pesquisa, além das demais ferrovias extra regionais e mesmo locais, foi o motivo pelo qual elegemos sua tese de doutorado *A estruturação da Grande São Paulo*, como suporte a esta parte de nosso estudo.

Para uma melhor compreensão do vínculo existente entre diversas porções da periferia paulista e o centro da cidade, é necessário conhecer a iniciativa oficial no sentido de povoar e incrementar a produção agrícola nos arredores da cidade, através da criação dos núcleos coloniais. Em 2 de julho de 1877 foram instalados quatro núcleos: Santana e Glória, resultante do que restara da antiga Fazenda de Santana, e São Caetano e São Bernardo, que se originaram das antigas fazendas jesuíticas homônimas. Estes núcleos diferenciavam-se bastante entre si, quanto à sua localização em relação à cidade de São Paulo e quanto à sua dimensão. (Langenbuch, 1971).

O núcleo da Glória era bem maior, cobrindo os atuais bairros do Cambuci, Vila Deodoro, Jardim da Glória e parte da Vila Mariana. Em pouco tempo, este núcleo seria absorvido pela expansão da cidade, assumindo características urbanas. O núcleo de Santana seria alvo da expansão urbana após o desenvolvimento do bairro de Santana. Este núcleo era o mais setentrional e o mais diminuto, compreendia uma pequena parcela o bairro homônimo, estendendo-se em forma de triângulo entre a atual rua Dr. César, no limite meridional, e o local onde a Tramway da Cantareira estabeleceu, posteriormente, a parada Chora Menino.

Por serem mais próximos da cidade, os núcleos de Santana e Glória dedicaram-se às atividades voltadas para o abastecimento urbano, como a horticultura, a extração de lenha, fabrico de carvão, além de prestação de serviços à população, como a lavagem de roupa, para mencionar alguns exemplos. Esses núcleos assumiram, ainda, a função de subúrbio residencial da cidade de São Paulo, pois a distância pequena permitia migrações pendulares. (Langenbuch, 1971).

O fracasso do núcleo da Glória provavelmente está associado à sua proximidade com a cidade. O mercado de trabalho urbano deve ter exercido maior atração sobre os colonos devido à sua proximidade com a cidade,

especialmente aqueles que possuíam profissão. Além disso, as condições topográficas não eram favoráveis às práticas agrícolas, por conta do relevo acidentado. (Langenbuch, 1971).

Os núcleos de São Caetano e São Bernardo localizavam-se em área mais distante da cidade, principalmente o segundo. O núcleo de São Caetano correspondia ao atual município de São Caetano do Sul.

São Bernardo era o núcleo colonial mais extenso dos arredores paulistanos. Cobrindo 11046,65 hectares, caracterizava-se por apresentar uma grande fragmentação territorial. Cobria grande parte do atual município de São Bernardo do Campo, abrangendo desde o distrito-sede até o de Riacho Grande.

O núcleo de São Bernardo era contíguo em seus limites setentrionais ao atual município de São Caetano do Sul.

O núcleo de São Bernardo era também o mais populoso, boa parte dessa população tradicional era constituída por antigos colonos e seus descendentes, que no início da industrialização teriam destacado papel. Por ser mais afastado da capital, o núcleo de São Bernardo foi o que mais demorou a ser atingido pela expansão metropolitana. Dos quatro núcleos, São Bernardo foi o único a ser dividido em treze seções, ou linhas.

Os quatro núcleos desapareceram por conta de uma série de processos de ocupação do espaço em decorrência da expansão metropolitana. Estes tiveram fundamental importância na época em que foram instalados visto que ampliaram as relações entre a cidade e seus arredores, ao mesmo tempo em que permitiram a organização dos arredores em função da cidade. (Langenbuch, 1971).

O núcleo de São Bernardo era uma antiga freguesia que se tornou sede do principal núcleo colonial, especializada na função de pouso de tropas. Com a inauguração da estrada de ferro Santos-Jundiaí, em 1867, São Bernardo perdeu esta função, pois a ferrovia passava a sete quilômetros dali, capturando todo o transporte entre São Paulo e Santos. O posterior desenvolvimento do núcleo de São Bernardo nos levam a concluir que este foi o mais bem sucedido núcleo e o que melhor atendeu às suas finalidades. Sua sede foi dividida em pequenos lotes urbanos, onde seus proprietários construíram excelentes casas. O desenvolvimento comercial e industrial ali foi muito crescente. A

abertura de uma nova linha, a de Bernardino de Campos, confirma o progresso da colônia de São Bernardo. Futuramente seriam criadas as linhas Dr. Campos Sales e Curucutu. Em 1898 as linhas situadas no atual distrito de São Bernardo do Campo forma emancipadas. As linhas situadas no atual distrito de Riacho Grande permaneceram no regime colonial. (Langenbuch, 1971).

Em 1887, ou seja, dez anos depois da criação dos núcleos coloniais, foi realizado um recenseamento; este não considerou mais o núcleo da Glória. Os dados revelam a supremacia do núcleo de São Bernardo, onde se verificou que o mesmo abrigava 69% do total dos colonos. Outro fato que chamou atenção nesse recenseamento foi a proporção de italianos, cuja nacionalidade era de 60% em todos os núcleos, em sua maioria agricultores, sendo uma minoria de profissões urbanas.

São Bernardo e São Caetano se incluíam na freguesia de São Bernardo. Em 1886 estes núcleos contavam com 3667 habitantes, Santana contava com 2750 habitantes. Se considerarmos a população dos núcleos coloniais ao conjunto dos arredores paulistanos, cuja população era de 67742, percebemos a participação dos núcleos no povoamento foi modesta, correspondendo a somente 1,9% do total de habitantes. Por outro lado, os núcleos tiveram importante participação no desenvolvimento agroindustrial nos arredores paulistanos, com destaque para a vinicultura. Os municípios nos quais a vinicultura teve maior destaque foram Capital, Tietê, Mogi das Cruzes, São Roque, Itatiba, Uma, Sorocaba, Cajuru e Cunha. Além da vinicultura, outras atividades agrícolas também apresentaram destacada participação, como milho, feijão, batata, forragem e frutas diversas.

O núcleo de São Bernardo passou a apresentar, a partir de 1894, uma atividade econômica que iria adquirir grande importância: o extrativismo vegetal. A cidade de São Paulo conhecia a sua fase de crescimento mais acelerado na década de 1890 a 1900, com a população passando de 64934 a 239820 habitantes. Com esse crescimento aumentava a necessidade de energia para fins domésticos como também para os estabelecimentos industriais que, assim como a população, se multiplicavam. Além disso, as novas construções demandavam madeiras, ao mesmo tempo em que o mercado consumidor de móveis era crescente por conta do grande número de novas unidades residenciais necessitando de mobílias. (Langenbuch, 1971).

Além dos núcleos coloniais foram ainda instalados nos arredores paulistanos outros dois núcleos coloniais oficiais: Ribeirão Pires, em terras localizadas no atual município homônimo, e o Barão de Jundiaí, em 1889, nas imediações da cidade de Jundiaí. (Langenbuch, 1971).

O núcleo de Ribeirão Pires foi fundado em fevereiro de 1887, uma parte em terras devolutas discriminadas pela Comissão Especial, e outra parte em terras gratuitas, cedidas ao Governo por Francisco de Paula e sua mulher. Sua sede era atravessada pela estrada de ferro Santos-Jundiaí, que ali tinha uma estação. Este núcleo tornou-se um lugar bastante procurado devido à salubridade do clima. Abastados negociantes da Praça de Santos, buscavam na modesta colônia um agradável refúgio ao rigor do clima da cidade em que viviam, embora o fator principal que levara os santistas a optarem por Ribeirão Pires tenha sido a facilidade de aquisição de lotes urbanos.

A procura por lotes urbanos no núcleo passou a ser tão grande que levou o governo a não mais concedê-los, mas a vender uma hasta pública que se encontrava desocupada; a venda por este meio mostrou-se mais vantajosa do que a venda por lotes. O núcleo de Ribeirão Pires apresentava uma organização espacial ligada à atividade extrativa, tanto vegetal quanto mineral. A colônia ocupava uma posição geográfica favorável, situada à margem da ferrovia que unia os dois polos do binômio Santos- São Paulo, e que contribuía ao desenvolvimento de suas atividades econômicas. Antes mesmo da metropolização de São Paulo, Ribeirão Pires já havia definido suas características funcionais. Em 1891 o pequeno aglomerado já contava com iluminação pública a querosene que, para a época simbolizava um grau de desenvolvimento.

O núcleo colonial Barão de Jundiaí situava-se a apenas três quilômetros da cidade de Jundiaí. Esta cidade já experimentava, na ocasião, um notável progresso que não estava diretamente ligado com o da capital, por isso, o núcleo Barão de Jundiaí se relacionava pouco com a capital.

Os núcleos coloniais possibilitaram uma reorganização espacial que promoveu uma maior valorização do chamado cinturão caipira. O grande crescimento de São Paulo gerou profundas transformações na cidade e em seus arredores, porém a ferrovia iria assumir um importante papel no arranjo espacial e na nova organização da cidade. (Langenbuch, 1971).

As estações ferroviárias que foram surgindo nos arredores paulistanos tornavam-se ponto de encontro de pessoas e serviços das áreas situadas em suas imediações e passavam a assumir uma modesta função regional. Nestes locais surgiam pequenos povoados e um pequeno comércio que atendia a população do entorno. A maioria desses pequenos aglomerados tornaram-se populosos subúrbios: Pirituba, Jaraguá, Perus, Caieiras, Franco da Rocha, Campo Limpo, Várzea Paulista, Itaquera, Guaianazes, Poá, Suzano, São Caetano do Sul, Santo André, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Paranapicaba, Barueri e Itapevi. (Langenbuch, 1971).

Foto 1- Estação ferroviária de São Bernardo, atual Santo André, 1867.

Fonte: Col. RFFSA, reprodução: Museu de Santo André.

São Caetano e Ribeirão Pires se diferenciam das demais estações, pois se originaram como sedes de núcleos coloniais. Quando a ferrovia foi instalada, Rio Grande já existia. A estação Alto da Serra (atual Paranapiacaba, encontra-se desativada) surgiu como núcleo ferroviário (residencial e de manutenção da ferrovia). Por motivos técnicos, o trem fazia uma parada mais prolongada nessa estação; muitas pessoas aproveitavam para vender aos passageiros petiscos e outras mercadorias. (Langenbuch, 1971).

Foto 2- Em 1907 a Vila recebeu o nome de Paranapiacaba, mas até 1945 a estação foi chamada de alto da Serra.

Fonte: Col. RFFSA, reprodução: Museu de Santo André.

Na linha da estrada de ferro Santos- Jundiaí já havia, em 1887, serrarias em Rio Grande (hoje Rio Grande da Serra); em 1909, havia outra na estação de Pilar (hoje Mauá) que empregava 43 operários. Na estação São Bernardo (hoje Santo André) foi instalada a indústria Streiff que fabricava móveis e empregava 50 operários, em 1909. (Langenbuch, 1971).

Foto 3- Rua Cel. Oliveira Lima, vendo-se ao fundo a Companhia Steffi, 1899.

Fonte: Col. Euclydes Rocco, acervo: Museu de Santo André.

Outro ramo industrial que se aproveitou das conveniências de sua localização junto às estações foram as cerâmicas. Em 1912 era fundada, em São Caetano, a Cerâmica Privilegiada do Estado de São Paulo, originada da bem sucedida Cerâmica São Caetano S.A. (Langenbuch, 1971).

Os arredores da cidade de São Paulo apresentava áreas com grandes porções de terrenos inaproveitados. Assim, muitas indústrias escolheram para a sua implantação essas áreas mais afastadas da cidade, preferencialmente nas proximidades das estações ferroviárias. (Langenbuch, 1971).

Foto 4- Fábrica Rhodiaceta, ao fundo da Estrada de Ferro São Paulo Railway, 1930.

Fonte: Col. Dalvira Ribeiro Cangussú, acervo: Museu de Santo André.

Muitos estabelecimentos foram implantados nas áreas vizinhanças das estações, apesar das conveniências da localização junto às ferrovias. Estes preferiram se estabelecer perto do mercado consumidor e do mercado de mão-de-obra, além da facilidade de acesso à matéria-prima das imediações. (Langenbuch, 1971).

Em São Caetano, um ano antes da instalação dos núcleos coloniais, 1876, fora instalada uma fábrica de sabão e graxa que posteriormente passaria a fabricar também velas. Em 1091, esta fábrica já empregava aproximadamente 40 pessoas e originou grande conjunto industrial químico. Em 1890, se instalou neste local uma fábrica de formicida que, em 1901 empregava 35 pessoas. Também foi instada no mesmo local, uma refinadora de óleos, em 1913. (Langenbuch, 1971).

O desenvolvimento precoce da Estação São Bernardo deve ter sido um dos principais fatores da impressionante industrialização e urbanização que este povoado iria conhecer pois, além de atrair outras indústrias, a indústria tende a fixar o operariado em suas proximidades. (Langenbuch, 1971).

Foto 5- Grupo de operários da Companhia Steffi, década de 1920.

Fonte: Col. Mário Batista Canever, acervo: Museu de Santo André.

No início do século XX, o povoado de são Bernardo já contava com dois importantes estabelecimentos têxteis: Bergman, Kowarick & C., fundado em 1900, produzia casimira de lã e contava com 204 operários, em 1909; Silva Seabra & C., fundado anteriormente, produzia brim de algodão e empregava, em 1909, 500 operários.

Foto 6- Fábrica de Casemiras Kowarick, junto à Estação, década de 1920.

Fonte: Col. Mário Batista Canever, acervo: Museu de Santo André.

Estas indústrias levaram a Estação São Bernardo, atual Santo André, a se tornar o principal centro industrial suburbano de São Paulo e também o mais populoso povoado-estação do período citado. (Langenbuch, 1971).

Nas indústrias da cidade e dos arredores paulistanos, predominavam operários estrangeiros. Em São Caetano e São Bernardo o operariado era, possivelmente, composto por imigrantes das respectivas colônias, mas de modo geral a mão-de-obra estrangeira era recrutada no grande centro de imigração da cidade de São Paulo. Provavelmente, grande parte destes trabalhadores mantinham residência em São Paulo e utilizavam o trem como meio de locomoção até o seu local de trabalho. Entretanto, grande parte desses operários iriam fixar residência no próprio povoado-estação.

Muitas fábricas forneciam aos seus empregados recursos para aquisição ou construção de suas casas, como a Fábrica de tecidos e fiação S. Bernardo, em São Bernardo, a Destilaria da Várzea, em Várzea e a Companhia Melhoramentos de São Paulo, em Caieiras, por isso, os estabelecimentos industriais atraíram grande número de pessoas para junto das estações ferroviárias dos arredores paulistanos. Este fato contribuiu para o crescimento dos povoados-estação.

A função de subúrbio-dormitório deve ter sido pequena no início do desenvolvimento dos povoados-estação. Havia muito espaço disponível para a implantação residencial, nos limites externos dos bairros isolados da cidade de São Paulo. Entretanto, os loteamentos eram ocupados muito lentamente. Muitos destes loteamentos eram servidos pelo bonde, visto que o número de trens diários era muito pequeno, principalmente aqueles das ferrovias extra regionais.

A estrada de ferro Santos-Jundiaí disponibilizava somente quatro trens diários entre São Paulo e Santos, dos quais dois deles atendiam todas as estações, enquanto que os outros atendiam somente as estações Ribeirão Pires e São Bernardo. Dos trens provenientes de Santos, dois seguiam para o interior do estado. No sentido oposto, entre São Paulo e Jundiaí, havia quatro trens diários, sendo três paradores e um expresso. A estrada de ferro Santos-Jundiaí disponibilizava cinco trens suburbanos diários. Não havia ainda trens suburbanos em direção a Santo André. (Langenbuch, 1971).

Entre 1874 e 1920, a população de São Paulo apresentou um grande crescimento, aumentando quase 24 vezes. A população dos municípios vizinhos neste mesmo período apenas triplicou, apresentando um ritmo de crescimento inferior ao da capital e também do interior do estado. (Langenbuch, 1971).

As atividades econômicas dos arredores paulistanos relacionadas principalmente à indústria demandavam grande quantidade de mão-de-obra atraindo, assim, muitos habitantes. A ferrovia provocou a decadência do transporte por tropas de burro em trechos extra regionais, causando a diminuição e mesmo o fim de uma série de atividades que ofereciam vários postos de trabalho. Em contrapartida, o enorme crescimento da cidade de São Paulo apresentava um mercado de trabalho que oferecia vários postos de trabalho.

No período entre 1886 e 1900, São Paulo apresentou o seu maior período de crescimento, sua população aumentou em 445%. No mesmo período, os municípios vizinhos apresentaram o menor índice de crescimento, com um aumento de apenas 22% de sua população.

Embora tenha apresentado um crescimento inferior ao da capital, São Bernardo, destacou-se por apresentar um crescimento demográfico elevado; sua população aumentou oito vezes entre 1874 e 1920. Os núcleos coloniais e as várias indústrias que se estabeleceram no município, provavelmente contribuíram para esse crescimento.

A cidade de São Paulo após o surto de crescimento, passou a apresentar um crescimento mais moderado até a década de 1920. Neste período verifica-se uma pequena aceleração no crescimento dos municípios vizinhos. (Langenbuch, 1971).

Uma expressiva quantidade de imigrantes chega ao país, no período de 1874 e 1920, tanto na capital paulista quanto nos seus arredores. A quantidade de imigrantes nos municípios vizinhos à capital era quase nula, em 1886, com exceção de São Bernardo e São Caetano, cuja população de imigrantes correspondia a 21,5% da população, em 1886. Em 1920 São Bernardo era o município com maior porcentagem de estrangeiros na periferia da Capital e, ainda, o mais cosmopolita de todos, apresentando 27 nacionalidades diferentes, assemelhando-se à capital, quanto a esta composição. Este fato

deve-se à herança dos núcleos coloniais, ao extravasamento da população estrangeira da Capital motivada pela industrialização da área, pois, conforme já mencionamos, a maior parte dos trabalhadores das fábricas eram estrangeiros. (Langenbuch, 1971).

Entre 1915 e 1940 São Paulo mantem um expressivo crescimento, expandindo-se sobre sua periferia. É nesse período que ocorre a metropolização propriamente dita, no qual verifica-se a criação de loteamentos isolados da cidade e a formação de subúrbios residenciais, impulsionados pela grande ampliação do parque industrial na faixa de várzeas percorridas pela ferrovia Santos-Jundiaí.

A faixa São Caetano- Santo André, além de se tornar a mais importante zona industrial suburbana era também a mais populosa. Deste modo, em 1938 a sede do município de São Bernardo foi transferida para Santo André.

Dentre algumas importantes indústrias a se estabelecer na faixa ferroviária do município de São Bernardo, desse período, podemos citar a General Motors do Brasil S.A., a Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo S.A., a Rhodia e a Pirelli, para mencionar apenas alguns exemplos que ilustram como a Região do ABC paulista se tornou um dos mais importantes polos industriais do país. (Langenbuch, 1971).

2.2. Breve Histórico da Ferrovia São Paulo Railway

Nas últimas décadas do século XIX a cafeicultura viria a transformar São Paulo e um grande centro urbano. O café foi o principal responsável pelo desenvolvimento da economia paulista e brasileira e sua integração com o sistema econômico mundial. (Prado Junior, 1983).

O café foi introduzido no Brasil desde o século XVIII, no norte do país. Em alguns anos as plantações espalharam-se por vários estados até chegar à região Sudeste. (Langenbuch, 1971).

No início do século XIX o café já havia se tornado produto de exportação, sendo cultivado no Rio de Janeiro, Baixada Fluminense, litoral Norte e Vale do Paraíba. Na segunda metade do século XIX, o café supera o

açúcar, tornando-se o principal produto na pauta de exportações atingindo, entre 1890 e 1900, 64% das exportações. (Veras, 1991).

A cafeicultura promoveu grandes transformações econômicas e sociais em São Paulo que favoreceram o processo de urbanização, o desenvolvimento da indústria e do comércio. O aumento da produção do café, sua comercialização e sua exportação, exigiam um sistema de transporte eficiente e compatível às demandas que se apresentavam.

A primeira ferrovia de São Paulo, a “The São Paulo Railway Company Ltda.”, que depois recebeu o nome de Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, foi construída por iniciativa de José Evangelista de Souza, o Barão de Mauá (depois Visconde). Esta empresa foi firmada em Londres, com os sócios de Mauá. (Langenbuch, 1971).

No Rio de Janeiro, Mauá já havia implantado vários ramos industriais ligados à construção naval, telégrafos, iluminação à gás e bondes puxados à burros. Em 1854, construiu a primeira ferrovia no Rio em sociedade com capitais ingleses e fazendeiros de café. Denominada “Baronesa”, essa ferrovia era responsável pelo carregamento do café do Rio à Petrópolis. (Morse, 1970).

Mauá já havia manifestado interesse em desenvolver empreendimentos em São Paulo, porém, os custos para construção de ferrovia no trecho de serra eram muito altos. Tentou conseguir recursos junto ao Tesouro Nacional, mas não foi atendido. Mauá, então, recorreu aos grandes investidores ingleses, com os quais conseguiu adquirir recursos para construir a primeira ferrovia em São Paulo, a São Paulo Railway, também denominada a “Inglesa”.

Iniciada em 1860, a São Paulo Railway ligando Jundiaí ao porto de Santos levou sete anos para ser construída. Além do capital inglês, a obra contou também com mão de obra inglesa e concentrou-se na Vila de Paranapiacaba, no município de Santo André. Paranapiacaba (“lugar em que se vê o mar” em tupi-guarani) era o trecho mais difícil da ferrovia, o da Serra do Mar, pois 800 metros de altura separavam o litoral do Planalto Paulista; para concluí-lo, os engenheiros e funcionários fixaram residência na vila, cuja arquitetura seguiu o estilo das cidades inglesas da época. (Stefani, 2007).

A São Paulo Railway foi entregue ao tráfego em 1867, sendo o único caminho para o mar por via férrea. Após sua conclusão, a malha ferroviária paulista estendeu-se em todas as direções do Estado. Com extensão de 139

km, a São Paulo Railway cortava o planalto paulistano de Santos a Jundiaí, passando por São Paulo. (Stefani, 2007).

Em 1875, foram construídos os trechos paulistanos da estrada de ferro “do Norte” e Sorocabana. A Ituana, a Mogiana, a Cia. Paulista E. F., a Cia. do Rio Claro e a Bragantina eram outras companhias de estrada de ferro que indicavam o surto ferroviário em terras paulistas. Em 1872, deu-se também a concessão da Estrada de Ferro São Paulo-Rio, que mais tarde iria entroncar-se com a Estrada de Ferro Central do Brasil. (Singer, 1968).

Mapa 1- São Paulo Railway

Mapa 1. Mapa da São Paulo Railway. Fonte: BRASIL-IBGE (1954).

Fonte: Brasil- IBGE 1954

Uma característica importante das ferrovias era o seu traçado reto, de modo que os terrenos planos e as várzeas eram ideais do ponto de vista topográfico. Embora influenciassem na organização espacial da cidade, as ferrovias alcançaram as proximidades do centro sem grandes desapropriações. Por onde passavam as ferrovias valorizavam as terras que percorriam em prejuízo daquelas que margeavam as estradas das tropas, que antes eram privilegiadas. (Veras, 1991).

Os antigos pousos de tropas sofreram queda por não estarem na rota das ferrovias com exceção do Brás. Por ser zona de várzea e próximo ao centro, o bairro recebeu a implantação da ferrovia, fato que marou a sua vocação dentro da organização espacial da cidade. (Veras, 1991).

Durante 90 anos a São Paulo Railway foi a maior empresa ferroviária do país em volume de carga. Após o término da concessão, em 1946, a The São Paulo Railway foi encampada pelo Governo Federal, quando passou a ser denominada Estrada de Ferro Santos Jundiaí. (Stefani, 2007).

Até a terceira década do século XX as ferrovias dominavam o sistema de transportes em São Paulo, sendo o meio mais utilizado tanto para passageiros como para cargas. Após o governo de Washington Luis (1926-1930) esse quadro começou a apresentar modificações com expressivas verbas sendo destinadas à abertura de estradas de rodagem em vários estados do país, inclusive em São Paulo.

A Estrada de Ferro Santos-Jundiaí desde 1906 já transportava cargas e passageiros. A partir de 1950 essa ferrovia passou por modificações; as locomotivas antigas substituídas por elétricas. Em 1957 a Santos-Jundiaí foi incorporada pela Rede Ferroviária Federal S.A., ocasião em que passou a operar contando com o número de 90 carros possibilitando um serviço de subúrbio mais eficiente.

Em 1984, o sistema da RFFSA em São Paulo é segmentado dando origem a Companhia Brasileira de Trens Metropolitanos, a CTBU que possuía 170 km de linha férrea, dividida em dois sistemas: de Francisco Morato à Paranapiacaba (antiga Santos a Jundiaí), com 87 km de extensão e 28 estações; de Rooselvet à Mogi das Cruzes, com 50 km de extensão e 17 estações. (Stefani, 2007).

Em novembro de 1998 a Malha Paulista foi privatizada; a empresa Ferroban assumiu em janeiro de 1999 toda a malha paulista que compunha a Fepasa, exceto o trecho urbano, em operação pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM. (Stefani, 2007).

A ferrovia trazia a modernidade e, ao mesmo tempo as contradições decorrentes da passagem da sociedade escravista para a sociedade industrial. A vida cotidiana da população mais pobre foi invadida pelos horários regulados pela disciplina do trabalho. A partir da construção dessa ferrovia:

> *"O homem deixava de ser o condutor da tropa*
> *para ser conduzido como tropa".*
> (Martins, 2004, pg. 8).

A ferrovia mudou o sentido da direção das viagens de São Paulo a Santos. Os velhos caminhos para o mar seguiam um trajeto que partia de São Paulo e dirigia-se para leste, no campo, e no limite do campo e da mata quebrava à direita, em direção ao sul, para entrar na mata em direção ao leste. Com a ferrovia a viagem passou a ser direta, de oeste para leste na direção do mar, entrando mais rapidamente no trajeto do mar.

Ao invés da polarização entre rural e urbano e da distância e demora que os separava, a ferrovia juntou os opostos, ao mesmo tempo em que separava e juntava as classes sociais, os passageiros de primeira classe e os passageiros de segunda classe.

Martins resume o impacto da São Paulo Railway no espaço físico e suas consequências à vida cotidiana:

> *[...]a ferrovia, saindo do porto de Santos galgou quase de supetão a serra íngreme do mar e inundou o planalto com seu tempo próprio, sua velocidade, sua nova espacialidade, a nova mentalidade que disseminava a da pressa, a do chegar logo, a do não ter tempo, a de estar no mesmo dia em dois lugares antes separados por dias de cavalgada.* (Martins, 2004, pg. 8).

Construída com objetivo de facilitar o escoamento da produção cafeeira até o Porto de Santos, os efeitos da construção desta ferrovia foram sentidos nos terrenos próximos de suas estações; estes foram ocupados por indústrias e bairros operários.

Inicialmente, o trem realizava o seu trajeto partindo da cidade de Jundiaí e seguia até o porto de Santos. Em 1984 seu trajeto foi reduzido tendo como ponto de partida a estação Francisco Morato, chegando até a vila de Paranapiacaba, que pertence ao patrimônio histórico da cidade de Santo André. Posteriormente, seu trajeto passou a ter início a partir da estação Pirituba com destino à estação Paranapiacaba. Mais uma redução em seu trajeto, e o trem passou a partir da estação da Luz até Paranapiacaba.

Atualmente, o trem tem como destino final a estação do Brás e, no sentido inverso, seu trajeto foi novamente reduzido, chegando somente até a estação de Rio Grande da Serra. Quanto à estação Paranapiacaba, o único trem que chega até lá é o expresso turístico. Este possui tarifa diferenciada, deve ser agendado com antecedência e opera somente aos finais de semana, sendo os usuários acompanhados por guias turísticos. Esta ferrovia é administrada, atualmente, pela CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) sendo dividida em vários trechos. Para nossa pesquisa interessa o trecho da Linha 10-Turquesa, pela abrangência de municípios da região do ABC e pela conexão que estabelece entre estes, a Cidade de São Paulo e Região Metropolitana.

A Linha 10-Turquesa percorre cinco dos sete municípios da região do ABC: Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Mauá, Santo André e São Caetano do Sul, proporcionando aos moradores facilidade de deslocamento, visto que muitos deles trabalham ou estudam fora do município onde residem.

2.3. Os desafios da mobilidade urbana

A questão da mobilidade urbana vem se tornando um desafio crescente, problema comum às grandes cidades e às metrópoles, não somente do ponto de vista da locomoção, mas também do ponto de vista ambiental.

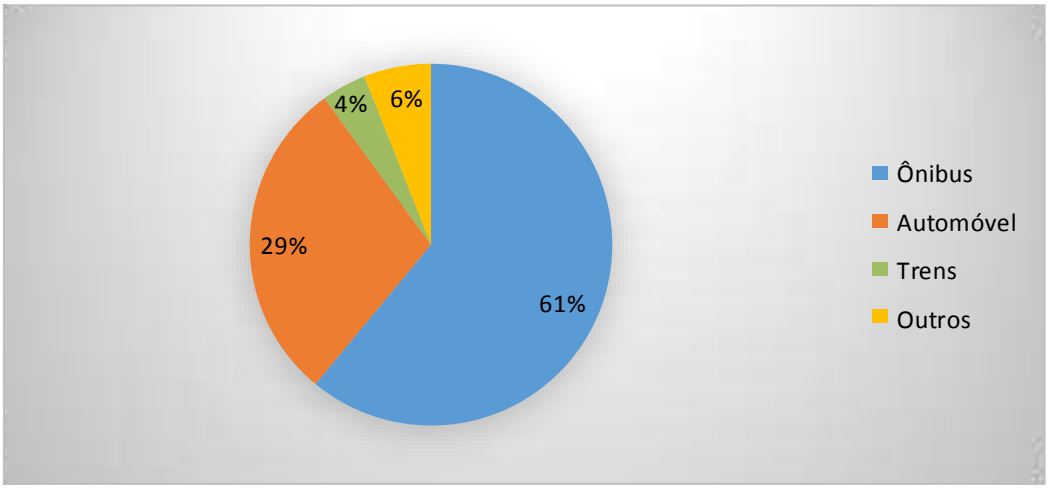
A Cidade de São Paulo é responsável por uma ampla inserção de trabalhadores no terciário numeroso da metrópole, apresentando grande fluxo de pessoas. As pessoas se deslocam no espaço para atender às suas necessidades sociais e econômicas. Esses deslocamentos são feitos:

> *"com maior ou menor nível de conforto conforme as condições específicas em que se realizam e implicam consumos de tempo, espaço, energia e recursos financeiros e geração de externalidades negativas, como a poluição do ar, os acidentes de trânsito e os congestionamentos"*
>
> *(Vasconcelos, 2011, pg. 7).*

O intenso processo de urbanização a partir da década de 1960 foi acompanhado de grande transformação na mobilidade nas cidades brasileiras, caracterizada pelo aumento do uso de veículos motorizados, tanto coletivos quanto individuais. No período entre 1950 e 2005 a maioria das grandes cidades do Brasil passaram de uma mobilidade pública e movida à eletricidade para uma mobilidade pública e privada, movida por combustíveis fósseis. O transporte público sobre trilhos passou a ser realizados, majoritariamente, por transportes sobre pneus. (Vasconcelos, 2011).

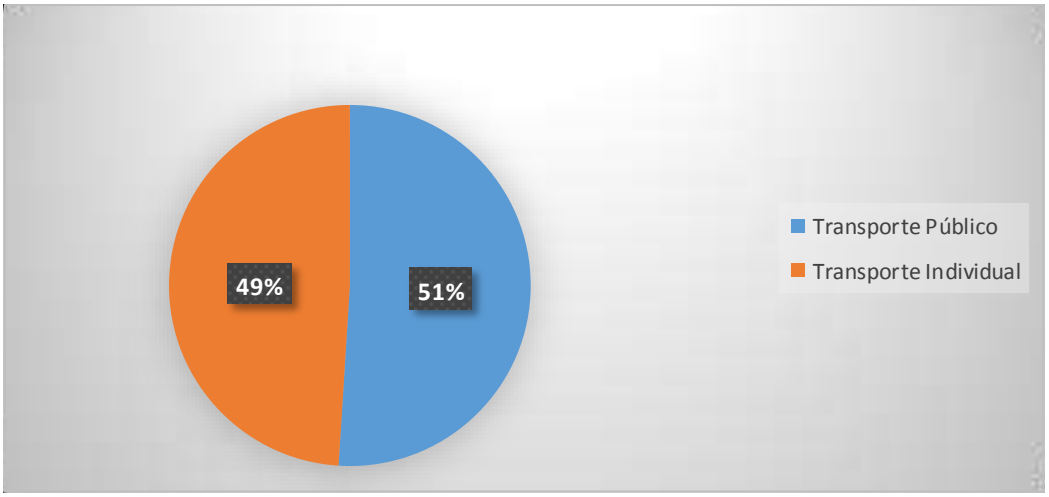
Os gráficos 1 e 2 ilustram as mudanças após a década de 1980, quando houve declínio do transporte público e aumento no uso de automóveis.

Gráfico 1: (Adaptado). Divisão modal de viagens motorizadas, áreas metropolitanas (1977)



Fonte: Geipot (1985); áreas: São Paulo, Rio, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém, Fortaleza. in Vasconcelos.

Gráfico 2: Divisão modal de viagens motorizadas, áreas metropolitanas (2005)



Fonte: Vasconcellos (2005).

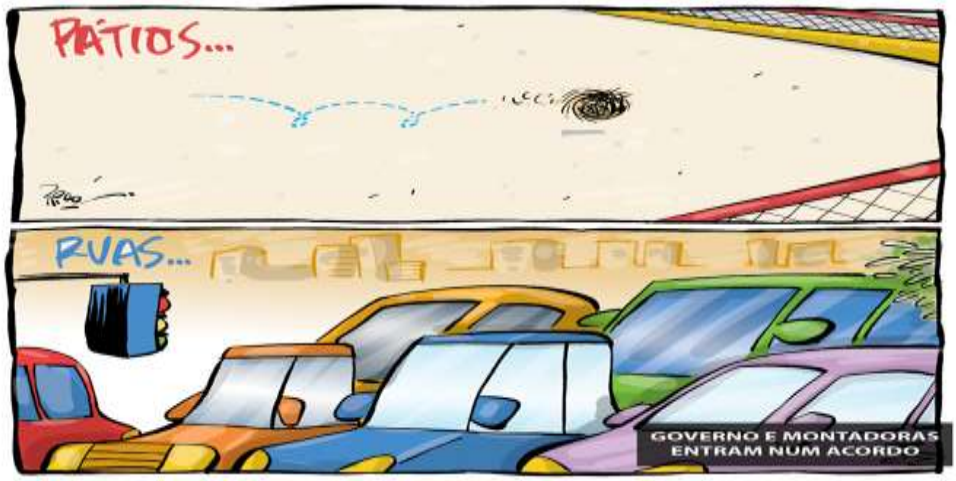
Como visto em São Paulo desde 1930, com o Plano de Avenidas de Prestes Maia a opção de transporte se deu pelo rodoviarismo. (Véras, 1991). Contudo, a política de transporte coletivo passou a ser prioritariamente rodoviária a partir da década de 1950. Não cabe neste breve estudo analisar seus prós e contras, porém a opção pelo transporte rodoviário e o fato das indústrias automobilísticas serem consideradas o carro-chefe da industrialização brasileira não devem ser vistos como mera coincidência. Também não deve ser visto como mera coincidência a opção pelo transporte rodoviário em detrimento de outros, como o trem e o metrô, que possibilitam o

transporte de um número muito maior de passageiros e os graves problemas de trânsito nas cidades brasileiras.

De acordo com o Sistema de Informações da Mobilidade da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), 70% da frota de veículos no Brasil estão nos municípios com mais de 60 mil habitantes, onde também estão 60% da população urbana do país. Nestes municípios circula uma frota de 20 milhões de veículos, dos quais, 15,2 milhões são automóveis e veículos comerciais leves. (Vasconcelos, 2011).

O aumento do uso de automóveis está relacionado a dois tipos de subsídios diretos concedidos pelos governos federal e locais: o imposto reduzido (IPI federal) para aquisição de veículos de baixa cilindrada e o estacionamento gratuito nas vias públicas. Além destes subsídios podemos mencionar, ainda, o baixo preço do licenciamento dos automóveis e do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA)

Figura 5- transporte individual e congestionamentos



Fonte: http://www.antp.org.br/website/noticias/charges/

No processo de acumulação capitalista foram inúmeros os incentivos ao uso do automóvel que promoveram grande ampliação da frota e acarretaram impactos negativos ao transporte público: aumento dos custos de operação dos ônibus, poluição, acidentes e congestionamentos.

Além dos transtornos, os custos dos congestionamentos repassados por ano aos usuários de ônibus chegam a ser suficientes para construir uma linha de metrô ou dez corredores de ônibus. (Vasconcelos, 2011).

Segundo Vasconcelos, o aumento do poder aquisitivo das pessoas, as deficiências do transporte público, o apoio do governo federal e as facilidades financeiras de aquisição de veículos privados estão entre alguns fatores que explicam o aumento das frotas de automóveis e de motocicletas.

O novo Código de Trânsito, promulgado em 1997 trouxe melhorias na área da segurança de trânsito, mas ainda permanece elevado o número de mortes, sobretudo em razão do uso da motocicleta. (Vasconcelos, 2011).

Dos acidentes com vítimas fatais, há uma grande incidência sobre os motociclistas, principalmente os motoboys. A maior parte destes trabalhadores são jovens, muitos são pais de família que arriscam suas vidas tentando driblar o trânsito para entrega rápida de alimentos, medicamentos e outros serviços.

Estes trabalhadores são indispensáveis, visto que diante da dificuldade de locomoção, os serviços dos motoboys acabam sendo uma alternativa para atendimento das demandas no setor de serviços e, de certa forma, terminam por amenizar os congestionamentos ao possibilitar a diminuição do número de automóveis nas ruas. A situação dos motoboys parece passar desapercebida, ou então, não está recebendo a devida atenção por parte dos governantes.

Os pedestres, porém, constituem a parte vulnerável do trânsito urbano. Apesar do declínio no número de mortes, estas continuam ainda elevadas em decorrência da ausência de políticas públicas que assegurem maior segurança aos pedestres. (Vasconcelos, 2011).

Figura 1- A situação do pedestre no trânsito

Fonte: http://www.antp.org.br/website/noticias/charges/

O pedestre, acuado entre os veículos, parece receoso e não sem motivo; volta e meia vemos nos noticiários reportagens sobre atropelamentos que, em muitos casos, terminam com a impunidade dos infratores, sobretudo quando a vítima pertence às camadas menos favorecidas, ou quando o infrator pertence à elite.

A Avenida Francisco Matarazzo, localizada na cidade de São Paulo, é bastante movimentada tanto por veículos como por pedestres, devido ao fato de estar próxima à diversas instituições de ensino e também ao Terminal Barra Funda. Justamente em frente ao Parque da Água Branca, local de lazer e recreação de pessoas das mais variadas faixas etárias, inclusive crianças e idosos, há um farol para pedestres cujo tempo para travessia constitui uma proeza para aqueles que conseguem chegar do outro lado da pista, até mesmo para os mais jovens.

A questão da acessibilidade é também um problema sério para as pessoas com algum tipo de deficiência, sobretudo nas regiões mais afastadas dos centros urbanos. Esta pessoas acabam sendo prejudicadas em sua locomoção embora sempre encontrem solidariedade de outros pedestres, como verificamos nas estações de trem, visto que boa parte delas não possui elevadores.

Algumas medidas visando a organização do espaço das cidades de modo a otimizar o trânsito e incentivar novas formas de locomoção, mal foram iniciadas e já provocaram polêmica entre alguns segmentos, como as faixas exclusivas para ônibus e as ciclo-faixas.

A criação das faixas exclusivas foi uma alternativa importante no sentido de melhorar o tempo gasto no percurso dos ônibus coletivos na Cidade de São Paulo e mesmo em cidades menores. Esta medida desagradou muitos usuários de automóveis, pois para estes o tempo de percurso aumentou. É importante ponderar que somente a criação da faixa exclusiva não irá resolver o problema do trânsito. É inegável a necessidade de melhorar a qualidade do transporte coletivo de modo que o mesmo seja atraente, a ponto de fazer com que as pessoas abram mão do automóvel, como ocorre com o metrô, onde encontramos pessoas de vários segmentos sociais. Contudo, essa medida

acena com uma possibilidade, mesmo que de início possa causar resistência, pode ser aperfeiçoada e se tornar uma alternativa viável.

Figura 2- As faixas exclusivas de ônibus coletivos

Fonte: http://www.antp.org.br/website/noticias/charges/

A implantação das ciclovias tem provocado polêmicas acaloradas ao passarem por áreas nobres da Cidade de São Paulo, onde residem pessoas das classes privilegiadas.

Figura 3: As ciclovias e as classes sociais

Fonte: http://www.antp.org.br/website/noticias/charges/

Estas pessoas têm mostrado resistência frente a esta medida, como mostra a reportagem do dia 6 de dezembro de 2014, no jornal O Estado de São Paulo:

> ***"Moradores de áreas nobres da capital acionam MP contra ciclovias de Haddad***
> *Eles reclamam a falta do fim das vagas para carros, dos riscos para a segurança e da falta de planejamento**."***

Segundo a reportagem, os moradores da Rua Honduras, Jardim Paulista, uma travessa residencial com casas de alto padrão na zona sul de São Paulo, assim como moradores de outras regiões em áreas nobres da capital paulista, foram ao Ministério Público Estadual (MPE) e até às delegacias, registrar queixa contra as ciclovias, alegando que não houve consulta prévia dos moradores. O movimento contra a ciclovia na Rua Honduras foi articulado pela médica Célia Furnari, 47 anos, que assim como outros moradores, afirma que os bairros estão protegidos pelo novo Plano Diretor aprovado em julho daquele ano. Veja o depoimento de um morador:

> *"Quem anda de bicicleta não presta, hoje nós sabemos disso. São pessoas não qualificadas. Então vamos ficar sujeitos a esses riscos aqui?"*

As longas distâncias que separam o local de trabalho e o local de residência, obriga muitos trabalhadores a realizarem transferências de um meio de transporte para outro, desde metrô, bicicletas e mesmo locomoção à pé até chegarem ao seu trabalho. Entretanto, quando se fala em mobilidade urbana, geralmente a preocupação recai sobre os congestionamentos no trânsito que envolve os automóveis, esquecendo-se de que este problema é reflexo da deficiência dos transportes coletivos e da incipiente ação do poder público em realizar políticas para atender estas demandas. Não foi por acaso que o estopim das Manifestações de Junho de 2013, teve relações diretas com os transportes coletivos. O aumento da tarifa fomentou o descontentamento dos usuários das diversas modalidades de transportes coletivos e chamou a atenção para o problema, que dadas suas proporções, não se restringe à Cidade de São Paulo.

2.4. O transporte urbano: transporte individual x transportes coletivos

As cidades foram adaptadas para o uso do automóvel. O transporte público foi negligenciado, ao mesmo tempo em que um projeto de privatização da mobilidade atendendo aos interesses das classes médias foi sendo consolidado. Os custos dos transportes públicos mostraram-se incompatíveis com as tarifas e as receitas trazendo como consequência a baixa qualidade de seus serviços e o declínio de sua importância e de sua confiabilidade junto ao público. (Vasconcellos, 2011).

Figura 4- As classes médias e o transporte coletivo

Fonte: http://www.antp.org.br/website/noticias/charges

As deficiências dos transportes coletivos levam as pessoas a utilizarem automóveis como meio de locomoção aumentando, ainda mais, o caos no trânsito. Outro problema relacionado aos transportes, sejam coletivos ou individuais, refere-se às péssimas condições das vias públicas, o que muitas vezes causam prejuízos com o desgaste dos veículos e às vezes até terminam por causar acidentes.

Entre agosto-dezembro de 2012 e março-abril de 2013 foi realizada a Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. (Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Principais Resultados, Pesquisa Domiciliar, Cia do Metro de São Paulo, dezembro de 2013).

A pesquisa considerou os seguintes modos de viagens:

Quadro 1- Modos de viagem por tipo

TIPO	COLETIVO		INDIVIDUAL	
	Público	Privado	Público	Privado
Motorizado	Metrô Trem Ônibus Escolar	Fretado Escolar	Táxi	Automóvel Motocicleta
Não-motorizado				Bicicleta A pé

Fonte: (Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Principais Resultados, Pesquisa Domiciliar, Cia do Metro de São Paulo, dezembro de 2013).

Dados desta pesquisa revelaram que a frota de veículos particulares cresceu 18%; a taxa de motorização passou de 184 para 212 automóveis particulares por 1000 habitantes. Estes dados não incluíram frota de empresas, táxis e ônibus.

Esta pesquisa mostrou ainda que, entre 2007 e 2012, as viagens diárias na RMSP cresceram 15% chegando a 43,7 milhões, em 2012. Destas 43,7 milhões de viagens, 29,7 milhões são realizadas por modo motorizado, que apresentou um crescimento de 18%. O restante, ou seja, 14,0 milhões de viagens, são realizadas por modo não motorizado apresentando também crescimento de 8%. (Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Principais Resultados, Pesquisa Domiciliar, Cia do Metro de São Paulo, dezembro de 2013).

Quadro 2- Viagens por modo na RMSP

Modo	Total por modo (milhares)		% de variação 2012/2007
	2007	**2012**	
Metrô	2.223	3.219	+ 45%
Trem	1.317	2.134	+ 62%
Ônibus São Paulo	7.155	7.740	+ 8%
Ônibus dos outros municípios	2.844	3.572	+ 26%
Ônibus Metropolitano	1.752	1.894	+ 8%
Fretado	629	490	**- 22%**
Escolar	1.328	2.011	+ 51%
Auto	10.556	12.603	+ 19%
Táxi	102	158	+ 55%
Moto	728	1.045	+ 44%
Bicicleta	310	333	+ 7%
A pé	12.623	13.708	+ 9%

Fonte: (Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Principais Resultados, Pesquisa Domiciliar, Cia do Metro de São Paulo, dezembro de 2013).

O quadro 2 mostra que houve aumento dos percentuais em todas as modalidades de viagens, no período de 2007 até 2012. O fretado foi o único modo de viagem que apresentou queda, -22%, possivelmente em consequência da desindustrialização, proibições e aumento de fiscalização.

De todos os modos de viagens, o trem apresentou aumento mais significativo, 62%. Este aumento pode estar relacionado à ampliação das estações de integrações com o metrô, que torna as viagens mais econômicas e mais rápidas, sobretudo quando se trata de percursos de longas distâncias. A entrada em operação das linhas amarela e verde do metrô, que passam por regiões do quadrante sudoeste da Cidade de São Paulo, onde estão localizados bairros como Vila Madalena, Jardins e também a Avenida Paulista e imediações, ou seja, importantes centros de serviços (bancos, hospitais, universidades, shoppings centers, etc.), também pode ter contribuído para o aumento do número de usuários que optaram pelos trens como meio de transporte. Além disso, são também as áreas mais congestionadas pelo trânsito e onde os estacionamentos são extremamente caros.

Também houve aumento grande nas viagens nos modos táxi 55%; escolar, 51%; metrô, 45%; moto, 44%. Com relação ao modo ônibus, houve aumento importante de ônibus de outros municípios, 26%.

Os modos de viagens que apresentaram menor crescimento foram os modos de bicicleta, 7%, e a pé, 9%. Apesar de incipiente, o aumento do modo bicicleta pode estar relacionado com as políticas de incentivo ao uso deste meio de transporte e também de lazer, com a criação das ciclovias.

Quanto ao modo a pé, este pode estar relacionado com as dificuldades econômicas dos trabalhadores de baixa renda ou, ainda, aos congestionamentos no trânsito, sobretudo nos horários de pico, o que torna mais rápido a locomoção a pé, quando o percurso não é tão extenso. (Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Principais Resultados, Pesquisa Domiciliar, Cia do Metro de São Paulo, dezembro de 2013).

Os dados da Pesquisa de Mobilidade 2013 revelam pequenas mudanças de comportamento frente os problemas de locomoção. Entretanto, não houve mudança radical dos dados frente ao já conhecido, ou seja, classes de maior renda ainda usam transporte individual mais que o coletivo assim como as classes de baixa renda continuam utilizando os transportes coletivos.

Assim, no período entre 2007 e 2012 ocorreu aumento de viagens por modo individual nas faixas de renda mais baixa e diminuição dessas viagens nas faixa de renda mais alta. A pesquisa apontou também que houve crescimento de 21% nas viagens por modo individual. As viagens por modo coletivo apresentaram também crescimento de 16%. (Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Principais Resultados, Pesquisa Domiciliar, Cia do Metro de São Paulo, dezembro de 2013).

2.5. Os transportes sobre trilhos: metrô e trens metropolitanos

Com relação ao transporte sobre trilhos Villaça (2005) demonstra que, mesmo quando há investimentos, o poder público prioriza as classes sociais mais ricas em detrimento das mais pobres. Segundo ele, ao investigar a maneira desigual como o governo trata o espaço urbano, percebemos que

essa desigualdade é flagrante no campo dos transportes. Ao observar as obras públicas e os serviços de transporte no Quadrante Sudoeste, área mais rica da cidade de São Paulo, percebe-se que seu sistema viário é muito mais desenvolvido que na Zona Leste, região mais pobre da cidade. O mesmo acontece com o transporte de massa sobre trilhos que, supostamente, seria um transporte popular.

O estudo dos transportes urbanos deve considerar dois aspectos fundamentais para os deslocamentos territoriais: os locais de origem e destino das viagens, que estão relacionados ao local de moradia e de trabalho. Villaça aponta que o vetor Leste, que vai do Tatuapé até Mogi das Cruzes, é uma das regiões mais populosas da metrópole e, também, a que possui menos empregos, enquanto que no vetor Sudoeste, ocorre o inverso dessa situação. Isso significa que a população do vetor Leste é forçada a realizar um longo percurso para chegar até o seu local de trabalho, sendo a que mais necessita do transporte coletivo. Infelizmente, o que se verifica é uma deficiência, não somente de transporte sobre trilhos como também sobre pneus. Quanto ao bilhete único, Villaça observa que eles podem amenizar os custos da passagem, mas nunca resolverão o problema do tempo que os trabalhadores perdem em transportes no seu trajeto casa-trabalho. (Villaça, 2005).

Villaça propõe a análise do mapa fixado nos trens e no metrô, que ilustra inclusive linhas projetadas e ônibus de integração. (Anexo). Considerando somente o transporte sobre trilhos, existentes e em obras, é possível verificar a desigual distribuição de atendimento e quais são as regiões mais privilegiadas.

De acordo com Pesquisa OD, dentre os transportes coletivos, os sistemas sobre trilhos correspondem a 25% das viagens diárias. O sistema de trens metropolitanos tem uma rede cinco vezes maior que a do metrô, porém, transporta um número muito menor que o metrô e há muito tempo necessita de modernização. A pesquisa analisou os sistemas operados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM. (Cia. do Metrô, 2004, Villaça, 2005).

Desde o início da administração das ferrovias paulistas pela FEPASA evidencia-se, através de seus relatórios anuais, a intenção de eliminar o transporte de passageiros de longo curso pois estes poderiam se tonar empecilho à privatização. Somente os trens de subúrbios não deveriam ser

eliminados porque, estudos realizados neste setor, apontaram que a melhor opção seria a integração entre os diversos meios de transporte urbano, sobretudo entre o metrô e os trens. (Stefani, 2007).

A Companhia do Metropolitano de São Paulo- Metrô foi criada em 1968; operando desde 1974, é responsável pela operação e expansão do transporte metroviário. A CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos foi criada a partir da fusão se dois sistemas ferroviários: a CTBU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos e a FEPASA – empresa do Estado de São Paulo. Esses dois sistemas nasceram com as históricas ferrovias implantadas a partir do século XIX em São Paulo, das quais interessa ao nosso estudo, a São Paulo Railway. (Stefani, 2007).

Criada no dia 28 de maio de 1992 pela Lei Estadual nº 7.861, a CPTM é uma empresa de economia mista do Governo do Estado de São Paulo, ligada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos. A CPTM, ao incorporar as linhas da CTBU e da FEPASA, ficou com a incumbência de prestar serviço de transporte público e favorecer a mobilidade urbana, ficando responsável pela recuperação, modernização e expansão do sistema de transporte ferroviário de passageiros. Após a incorporação, a Secretaria de Transportes Metropolitanos criou o Programa Integrado de Transportes Urbanos (PITU), visando criar uma rede estrutural de transportes coletivos sobre trilhos integrada aos corredores de ônibus metropolitanos.

A CPTM atende 22 municípios, sendo dividida em seis linhas, dentre as quais a Linha 10-Turquesa interessa ao nosso estudo. A Partir de 1996, a CPTM passou a ser vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, juntamente com o metrô e a EMTU (Empresa Municipal de Transportes Urbanos) e a EMPLASA.

Em atendimento às determinações do Plano Nacional da Nova República (1985), que instituiu que os governos locais ficariam responsáveis pela estruturação do sistema de transporte integrando os diversos modais, a CPTM iniciou a elaboração de vários projetos visando a expansão, modernização e integração das duas modalidades de transporte sobre trilhos, o trem e o metrô. (Stefani, 2007).

No final da década de 1990 a CPTM recebeu 48 trens da série 2100, doados por empresa espanhola. Após passarem por outras linhas, estes trens

foram destinados à linha D, atual Linha 10-Turquesa. Apesar das inovações, como ar condicionado, estes trens possuem quantidade reduzida de portas de embarque e desembarque, apenas duas por vagão, quando deveria conter quatro portas. (Stefani, 2007). Observe a distância entre as portas dos trens nas fotos 7 e 8.

Foto 7- distância entre as portas dos trens espanhóis

Fonte: https://i.ytimg.com/vi/b-NE55sxV5I/maxresdefault.jpg

8- distância ideal entre as portas dos trens

Fonte: https://i.ytimg.com/vi/sz1iuvkWkKA/maxresdefault.jpg

Esta situação termina por ocasionar tumultos pois os usuários se aglomeram nas portas para conseguir entrar nos trens, o que aumenta o tempo de parada nas estações e os riscos de acidentes.

A CPTM atende 22 municípios, sendo dividida em seis linhas. A Linha 10-Turquesa liga a região do ABC à cidade de São Paulo e aos demais municípios da Região Metropolitana.

Considerando as viagens por modo e sub-regiões, a Pesquisa de Mobilidade da RMSP reforçou o aumento de 13% no modo ônibus, 45% no modo metrô. Quanto aos trens, houve um aumento significativo de 62%. (Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Principais Resultados, Pesquisa Domiciliar, Cia do Metro de São Paulo, dezembro de 2013).

Este aumento no número de pessoas que utilizam o trem como meio de transporte possivelmente tem relação com a integração metrô-ferrovia e poderia ser ainda maior se ocorresse a tão necessária modernização em toda a rede da CPTM.

2.5.1 A integração dos trens com outros meios de locomoção

O aumento das viagens nos modos metrô (45%) e trem (62%) no período entre 2007 e 2012 ocorreram em todas as sub-regiões da RMSP, destacando-se na sub-região Sudoeste. Este aumento tem relação com a entrada da Linha 4- Amarela e integração com a Linha 9- Esmeralda da CPTM. Na sub-região Sudeste (região do ABC), que interessa à nossa pesquisa, também houve um aumento significativo: 71% das viagens de metrô e 85% das viagens de trem. Este aumento está relacionado com a entrada em operação das novas estações da Linha 2-Verde, que realiza integração com a Linha 10-Turquesa da CPTM, na Estação Tamanduateí. (Cia. do Metropolitano, 2012).

Grande parte dos usuários dos trens utiliza, também, outros meios de locomoção até chegar ao seu local de trabalho. Muitas destas pessoas percorrem longos percursos para chegar ao seu destino.

A maioria das pessoas utiliza o ônibus para chegar até as estações, muitas chegam de carro, algumas a pé e outras de bicicleta. Na estação

embarcam no trem, mas o trem nem sempre as deixa em seu destino. Muitas delas ainda terão que utilizar o metrô, outro ônibus, outra linha de trem ou se deslocar a pé até chegarem ao seu local de trabalho.

O trem é um dos principais meios de transporte para os trabalhadores das cidades situadas próximas à ferrovia, tanto no ABC como na cidade de São Paulo e demais municípios da RMSP. Os trens, que atualmente são administrados pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), têm em seu trajeto algumas estações de integração com o metrô facilitando o deslocamento de seus usuários uma vez que o trânsito torna-se cada vez mais caótico.

Em seu percurso, a Linha 10-Turquesa apresenta três pontos estratégicos no que se refere à conexão com a Cidade de São Paulo e região metropolitana: A Estação Prefeito Celso Daniel – Santo André, no ABC e as estações Tamanduateí e Brás, na Cidade de São Paulo, sendo as duas últimas pontos de integração com o metrô, linhas verde e vermelha, respectivamente.

2.5.2 Estação Prefeito Celso Daniel-Santo André: principal ponto de integração no ABC

Embora o nosso campo de estudo seja o trecho da Linha 10-Turquesa da CPTM, sentimos a necessidade de dar um destaque especial à a Estação Celso Daniel- Santo André e seu entorno pelo fato desta estação ser um ponto estratégico na região do ABC.

Por ser um importante ponto de conexão entre vários municípios do ABC e da RMSP e a Cidade de São Paulo, passam por esta estação diariamente inúmeras pessoas que utilizam o trem como meio de transporte coletivo para chegarem aos seus destinos.

A posição geográfica do local onde está situada a Estação Prefeito Celso Daniel -Santo André, faz deste lugar um ponto de ligação da região do ABC com a cidade de São Paulo e outros municípios da RMSP, possibilitando acesso à Zona Leste e Sul da Cidade de São Paulo através do corredor ABD (São Mateus-Jabaquara), que passa pelas cidades de São Bernardo do Campo e Diadema. O acesso ao centro da Cidade de São Paulo é possibilitado pelos

trens da Linha 10-Turquesa, com destino às estações Brás e Tamanduateí, que permitem a integração com as linhas vermelha e verde do metrô. (Anexo).

Muitos usuários dos trens percorrem longos percursos para chegarem ao seu destino, como aquelas que vêm de trólebus pelo corredor ABD (São Mateus-Jabaquara). O trólebus, que é administrado pela EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos), sai do bairro de São Mateus, na Zona Leste da Cidade de São Paulo e vai até o Jabaquara, na cidade de São Paulo. Em seu trajeto, no ABC, passa pelas cidades de Santo André e segue em direção à São Bernardo do Campo e Diadema. Deste modo, além de moradores da cidade de Santo André, passam pela estação Santo André pessoas vindas dos diversos municípios do ABC: São Bernardo do Campo, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e São Caetano, além de pessoas da Zona Leste e Sul da capital. Uma melhor ilustração do exposto pode ser verificada nos mapas do Transporte Metropolitano da Região Metropolitana de São Paulo e da Linha 10-Turquesa. (Anexo).

No período da manhã o fluxo principal ocorre em direção à estação de trem, vindo do Terminal de ônibus, visto que a maioria das pessoas utilizam o ônibus de suas casas até a estação. Além do fluxo de pessoas que desembarcam dos ônibus, muitas chegam à estação de carro, sendo deixadas na porta da estação e outras chegam a pé. Algumas vêm de bicicleta deixando as mesmas no bicicletário, ao lado da estação.

2.5.3 Estações Brás e Tamanduateí: integração com o metrô

O segundo ponto de conexão na Linha 10-Turquesa é a Estação Tamanduateí, que permite a integração com a Linha 2-Verde do metrô. Este parte da Estação Vila Prudente, na Zona Leste da cidade de São Paulo vai até a Estação Vila Madalena, zona oeste. Neste percurso, precisamente nas estações Ana Rosa e Paraíso, o usuário tem ainda a possibilidade de acesso à linha 1-Azul do metrô, que partindo da Estação Jabaquara com destino à Estação Tucuruvi, liga a cidade de São Paulo de norte a sul. Antes de chegar ao seu destino, ao passar pela Estação Consolação, a Linha 2-Verde permite,

ainda, acesso à Linha 4-Amarela do metrô, que liga a Estação da Luz no centro da Cidade de São Paulo até a Estação Butantã, zona oeste. Esta última, de grande importância para inúmeros estudantes de toda a cidade de São Paulo e região metropolitana pelo fato de possibilitar o acesso a Universidade de São Paulo.

O terceiro e último ponto de conexão da Linha 10-Turquesa é a Estação Brás, onde é possível a integração com a Linha 3-Vermelha do metrô. A Linha 3-Vermelha liga a Estação Corinthians- Itaquera, na Zona Leste da cidade de São Paulo até a Estação Palmeiras Barra Funda, de grande importância para o deslocamento da população pelo fato de servir de acesso a estação rodoviária que liga a Cidade de São Paulo às diversas regiões em todo país.

A importância da Estação Brás deve-se à sua integração com o metrô e também por possibilitar acesso a outras linhas de trem, que contemplam em seu trajeto inúmeros municípios distantes da região metropolitana de São Paulo. (Anexo).

É importante observar que nas estações de integração trem-metrô os usuários pagam somente uma passagem, independentemente da quantidade de trem ou metrô que utilizarem. O mapa do Transporte Metropolitano da Região Metropolitana de São Paulo ilustra a quantidade de viagens que os usuários podem realizar pagando somente uma vez. (Anexo).

Esta breve apresentação da Linha 10-Turquesa e suas conexões permite delinear a complexidade e extensão da Região Metropolitana de São Paulo, bem como ilustra a importância dos transportes coletivos para o deslocamento dos trabalhadores do ABC paulista para a cidade de São Paulo e outros municípios, dentro e fora da região.

2.6. O movimento pendular na RMSP

O movimento pendular é um indicativo das desigualdades espaciais e sociais presentes nas grandes cidades que revelam o grande dinamismo interno metropolitano. Os deslocamentos pendulares, constituem um tipo de mobilidade populacional, intraurbana e interurbana, mais intensos em áreas de maior concentração populacional, que constituem uma dimensão da

organização e da alocação das atividades econômicas, oriundas da forma de expansão e de ocupação pela população e da distribuição das funções urbana.

Dados do Censo demográfico de 2000 apontaram que, no Brasil, 7,4 milhões de pessoas trabalhavam ou estudavam em municípios diferentes daqueles onde residiam A Região Metropolitana de São Paulo – RMSP concentrava 54,8% (1,1 milhão) dos que trabalhavam ou estudavam fora do município e residiam no Estado, e entre seus municípios, Osasco (116 mil), São Paulo (114 mil), Santo André (95 mil) e Guarulhos (94 mil) apresentaram os maiores contingentes.

Os trens metropolitanos são responsáveis pelo transporte de um grande número de trabalhadores. O quadro 1 mostra que entre 2007 e 2012 houve um aumento significativo da viagens realizadas pelos trens, destacando-os dos demais modos de transportes. Dada a importância deste meio de locomoção, realizamos pesquisa de campo, na qual analisamos o movimento pendular dos usuários da Linha 10- Turquesa, trecho que abrange a região do ABC paulista.

CAPÍTULO III

O MOVIMENTO PENDULAR E O COTIDIANO DOS TRABALHADORES DO ABC PAULISTA

"São só dois lados da mesma viagem
O trem que chega é o mesmo trem da partida..."

(Milton Nascimento)

Neste capítulo apresentaremos nossa pesquisa de campo, que consistiu na observação do cotidiano das estações e dos usuários dos trens em seu trajeto casa-trabalho e em entrevistas.

Nossa pesquisa de campo foi dividida em duas partes. A primeira parte consistiu na observação do campo, de modo a captar o cotidiano no interior dos trens e das estações, incluindo as suas proximidades. Nesta etapa tomamos como aporte teórico autores que abordam questões da vida cotidiana, como Lefebvre (1991), Heller (1972) e Martins (2000).

A segunda parte da pesquisa foi realizada a partir de entrevistas ancoradas em um planejamento de estratégia de campo com o intuito de captar a diversidade e as dificuldades dos usuários da Linha 10-Turquesa.

Realizamos entrevistas que foram distribuídas levando em consideração aspectos como idade, sexo, horário e local, visto que a observação do campo revelou uma mudança bastante significativa no perfil dos usuários de acordo com estes itens.

As entrevistas, contendo perguntas fechadas, perguntas abertas e depoimentos espontâneos, foram realizadas nas estações centrais de cada município, na região do ABC, pois as mesmas apresentam maior fluxo de usuários. Na cidade de São Paulo, realizamos entrevistas somente nas estações Tamanduateí e Brás, visto que ambas permitem integração com o metrô. Como o objetivo da pesquisa é na analisar o movimento pendular casa-trabalho, a mesma foi aplicada nos horários de pico, em ambos os sentidos da viagem, de modo a acompanhar a ida e a volta ao trabalho.

3.1. O cotidiano nas estações e no interior dos trens

A observação do homem comum envolvido no seu cotidiano revela sua grande complexidade. A interação entre os sujeitos, fato que ocorre em minúsculas frações de tempo, é a base de referência da sociabilidade moderna, constituindo um importante ponto de partida para o conhecimento. Em nossa observação estivemos atentos ao que acontece na confusão do vai-e-vem de pessoas, um aparente caos, tendo em vista que:

> *"A espontaneidade é uma tendência de qualquer forma de atividade da vida cotidiana e se expressa na assimilação do comportamento consuetudinário e do ritmo da vida, sendo acompanhada por motivações efêmeras, em constante alteração, em permanente aparecimento e desaparecimento."* (Heller, 1972).

O estudo da vida cotidiana de acordo com Lefebvre determina o lugar onde se formulam os problemas concretos da produção e a maneira como é produzida a existência dos seres humanos. Observar o cotidiano de uma estação e mesmo o interior de um trem, por onde passa uma enorme quantidade e diversidade de pessoas, possibilita deparar-nos com acontecimentos inusitados.

Muitas vezes o silêncio nos trens é interrompido por vendedores ou pedintes. Além de transportar trabalhadores (formais e informais) dos diversos ramos de atuação, estudantes, pedintes e cargas, o trem é também meio de trabalho de muitos trabalhadores ambulantes. Estes últimos, até fins da década de 1990 faziam do trem um verdadeiro mercado clandestino onde se vendia de tudo, como ilustra o trecho da canção do compositor andreense:

"Vendo chouriço, vendo vara de caniço
Dedo mindim do padim ciço
Eu vendo tudo que tiver
Eu vendo bike, tênis nike, lucky strike
Drops kids, coca light
De pirituba a santo andré"

(Kleber Albuquerque)

Nessa época, o trem ainda realizava o seu trajeto partindo da estação Pirituba e chegava até a vila de Paranapiacaba, que pertence ao patrimônio histórico da cidade de Santo André. Posteriormente, o trajeto foi reduzido enquanto que a fiscalização aumentou com a instalação de câmeras nas estações, que passaram a ser aliadas dos “rapas”, funcionários responsáveis pela fiscalização do fluxo e encarregados de coibir o comércio ilegal no interior dos trens. Com isso, o número de trabalhadores ambulantes diminuiu significativamente, assim como os produtos vendidos pelos mesmos.

A observação destes trabalhadores clandestinos mostrou que eles, em sua grande maioria, vendem chocolate, pilhas, fones de ouvido e outros acessórios para celulares, balas e água por serem mais fáceis de esconderem, caso sejam surpreendidos realizando o comércio ilegal no interior dos trens, nas plataformas e mesmo do lado de fora da estação.

A primeira etapa de nossa pesquisa de campo consistiu em observar o cotidiano dos usuários do trem de modo a identificar suas dificuldades e as atividades que estes desenvolvem em suas viagens, tendo em vista as longas distâncias percorridas e a lentidão dos trens, sobretudo nos horários de pico.

Notamos que grande parte dos usuários dos trens realizam atividades ligadas ao celular durante as viagens, seja conversando, ouvindo música, trocando mensagens ou jogando; muitos deles leem livros ou revistas, alguns conversam com outros passageiros, enquanto outros dormem.

Percebemos, principalmente nos horários de pico, que os homens sempre embarcam primeiro que as mulheres. No momento em que o trem para na plataforma, começa a disputa para entrar primeiro nos vagões para conseguir lugar para sentar; nesta disputa, vence o mais forte. Observamos, ainda, pessoas sentadas enquanto gestantes ou idosos viajam em pé. Isso reflete o nível de educação e conscientização de muitas pessoas, que parecem entender que somente são obrigadas a ceder o lugar para usuários preferenciais se estiverem no banco reservados aos mesmos.

Por outro lado tivemos o privilégio de presenciar, em meio à pressa e a correria, gestos de solidariedade. A despeito do isolamento das pessoas, característico das grandes cidades, ainda é possível encontrar pessoas generosas que correm em direção aos cadeirantes para oferecer ajuda,

carregam bagagem pesada de um desconhecido ou simplesmente oferecem o seu lugar no banco após um dia cansativo de trabalho.

Infelizmente, presenciamos também grande número de pedintes, homens e mulheres, jovens, idosos e crianças, distribuindo bilhetes nos quais explicavam seus problemas de desemprego ou doença, ao mesmo tempo em que expunham oralmente os motivos de seu apelo.

Esta etapa da nossa pesquisa realizou-se em dois momentos: no período da manhã (entre 05h30 e 08h30), e no período da tarde (entre 17h30 e 20h30). A escolha destes horários teve como objetivo acompanhar os períodos de maior fluxo de usuários do trem.

Nossa observação mostrou que o fluxo no período da manhã é maior e mais concentrado. No período da tarde o fluxo é intenso, porém mais distribuído pelo fato de que chegar pontualmente ao trabalho é imperativo, ao passo que depois do “dever cumprido” o principal motivo da pressa é chegar em casa para descansar, com exceção daqueles que, após um dia cansativo de trabalho, ainda irão para o colégio, para a faculdade ou curso técnico.

3.2. O cotidiano da Estação Santo André

As informações a seguir se baseiam na observação do cotidiano da estação central de Santo André, por onde passa uma enorme quantidade e diversidade de pessoas, vindas de vários municípios da região do ABC paulista e da Cidade de São Paulo. Nossa observação mostrou que é possível nos surpreender mesmo quando acreditamos já ter conhecimento suficiente sobre ela, a começar pela observação de sua paisagem e seu entorno.

A Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André é uma movimentada estação de trem na região do ABC paulista, situada no trecho da Linha 10-Turquesa, da antiga Estrada de Ferro Santos-Jundiaí por onde passa enorme quantidade de pessoas em direção aos seus locais de trabalho.

Quem são estas pessoas? De onde vem? Para onde vão? Impossível responder estas perguntas somente pela observação. Para tentar desvendar algumas destas indagações realizamos uma pesquisa mais detalhada, com a observação das principais estações e entrevistas com os usuários, que será apresentada posteriormente. Esta primeira etapa serviu como uma forma de sondagem para a próxima etapa da pesquisa de campo.

Na Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André constantemente somos surpreendidos, em qualquer horário, pela música que é tocada pelos próprios usuários no piano que fica junto à plataforma do trem. É interessante a variedade de estilo musical, que contempla o erudito, o popular, o pop e o rock. Adultos, adolescentes, crianças, profissionais e amadores, algumas vezes chegam a emocionar àqueles que são apaixonados por música. Cabe lembrar que, conforme citamos anteriormente, o cotidiano dos trabalhadores ambulantes desta ferrovia inspirou uma canção.

Foto 9 - Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André

Fonte: www.cptm.sp.gov.br

O comércio nas imediações da estação é bastante intenso: além dos camelôs e dos inúmeros vendedores ambulantes, é grande o número de lojas, açougues, farmácias e prostíbulos no entorno. Ironicamente, um destes prostíbulos situa-se em frente a uma igreja evangélica, que foi construída nas instalações de um antigo cinema, denominado Tangará.

É interessante apontar que o principal shopping center da cidade está localizado às margens da ferrovia, tendo sido construído onde antes funcionava a empresa General Eletric. Isto já indica ou revela algo muito importante, que não se restringe à cidade de Santo André, mas está relacionado a uma tendência na economia, que é mundial e se revela de forma mais marcante nas cidades grandes e médias: o intenso processo de urbanização que apresenta, dentre outras características, desindustrialização e crescimento do setor terciário.

Iniciamos nosso estudo pela observação empírica do local: A Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André, na cidade de Santo André no ABC paulista, que tem grande parte de seu território situado às margens da ferrovia, tanto que o município abriga três estações ativas da Linha 10-Turquesa: Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André, Estação Prefeito Saladino, Estação Utinga, e três estações desativadas: Estação Paranapiacaba, Estação Campo Grande e Estação Pirelli. Esta última, após a construção de um shopping center em suas proximidades, suscitou uma discussão sobre a sua possível reativação, visando o atendimento das demandas de acesso ao local evitando congestionamentos no trânsito, que já se apresenta bastante problemático em virtude de estar na rota de acesso ao Rodoanel.

A localização geográfica da cidade de Santo André, ligando a região do ABC paulista à cidade de São Paulo e outros municípios da região metropolitana, resulta numa grande movimentação de pessoas, automóveis, trens e ônibus no Terminal Metropolitano, que fica em frente â Estação.

Nossa observação realizou-se nos períodos da manhã (entre 05h30 e 08h30), e no período da tarde (entre 17h30 e 20h30), por apresentarem maior fluxo de pessoas que chegam e saem da Estação em sua ida e volta para o seu trabalho, ou para outros destinos, como estudo, compras ou outros motivos. Realizamos, ainda observação em um horário intermediário (entre

11h30 e 12h30) de modo a analisar o fluxo em horário “normal” para verificar o tipo de usuário que trafega nestes horários.

Em nossa observação estivemos atentos ao que acontece na confusão do vai-e-vem de pessoas, um aparente caos, mas que, em sua organização espacial já revela uma ordenação e uma lógica própria. Deste modo, iniciamos nossa observação pela forma como se dá a organização do espaço físico: o traçado das faixas de pedestres e de ônibus, os túneis que organizam o fluxo de pessoas que vêm do lado Leste e lado Oeste da cidade, o Terminal onde chegam e partem ônibus municipais e intermunicipais, a organização das plataformas, as bilheterias, as barracas dos camelôs e mesmo os muros da estação não escaparam do nosso raio de visão: estes últimos apresentam-se grafitados por diferentes artistas ligados principalmente ao movimento hip hop e também à outras tendências.

Para responder a tantas perguntas que surgiram da nossa observação sentimos a necessidade de realizar uma pesquisa de campo mais detalhada e ancorada em estratégia cuidadosamente elaborada. Nossa análise, nesta primeira etapa teve como objetivo observar o que acontece e quem são os sujeitos envolvidos neste processo, ou seja, realizar uma sondagem inicial do nosso campo de pesquisa.

Numa observação mais abrangente notamos a presença de um intenso comércio formado por lojas dos mais diversos ramos, sobretudo de roupas, calçados, móveis, produtos eletrônicos, sendo que estes últimos são comercializados por camelôs ou em espaços popularmente chamados de “Shops Cents”. Os “Shops Cents” são grandes espaços subdivididos em mezaninos, que abrigam micro lojas nas quais se comercializam sobretudo produtos importados, principalmente brinquedos, CDs, DVDs, bijuterias, utensílios domésticos e produtos eletrônicos em geral, oriundos em sua maioria da China, chamados popularmente de “Ching Ling”.

No lado leste da estação é marcante a presença da indústria Rhodia, que se estende ao longo das margens da ferrovia. Do lado oeste, também nos fundos da ferrovia, fica o principal Shopping Center da cidade em local onde funcionava a indústria General Eletric, este se estende por longo trecho nas margens da ferrovia e da estação.

Do ponto de vista humano, nossa observação mostrou que o fluxo no período da manhã é mais concentrado que no período da tarde, onde o fluxo é intenso, porém mais disperso. Ao observar a lanchonete, que fica ao lado da estação, no período da manhã, nota-se que as pessoas passam, tomam café ou compram cigarros e outras coisas, de forma apressada. No período da tarde observam-se várias pessoas, a maioria homens, mas também algumas mulheres, tomando cerveja ou permanecendo mais tempo no local.

Os bares nas imediações são bastante movimentados, sobretudo nas imediações de um prostíbulo, intitulado “Primas”. Porém, o maior fluxo de pessoas no entorno da estação no período da tarde é em direção ao Shopping Center e ao terminal de ônibus.

O fluxo principal no período da manhã ocorre em direção às estação de trem, vindo dos terminais de ônibus, pois a maioria das pessoas utilizam o ônibus de suas casas até a estação, a partir da qual embarcam no trem. Muitas destas pessoas ainda terão que utilizar outras tipos de transporte até chegar ao seu destino final. Muitas trabalham na cidade de São Paulo, algumas na região do ABC e outras, trabalham no próprio município de sua residência, conforme pudemos verificar na segunda parte da pesquisa.

Além de moradores do próprio município, passam pela estação Santo André pessoas vindas dos diversos municípios do ABC: São Bernardo do Campo, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e São Caetano, além de pessoas da Zona Leste e Sul da capital. A maior parte das pessoas que chega na estação desembarcam dos ônibus. Porém, é possível observar um grande número de pessoas chegando de carro, sendo deixadas na porta da estação, algumas andando a pé e outras de bicicleta.

Quanto aos funcionários que trabalham nas bilheterias e aqueles que orientam o fluxo percebe-se que as pessoas não os cumprimentam e a impressão que se tem é que os mesmos são invisíveis, comportando-se de forma mecânica e repetitiva.

Em frente à estação encontra-se uma base da Polícia Militar e inúmeras barracas de camelôs e vendedores ambulantes. Infelizmente, pudemos observar também um número significativo de pedintes, em alguns casos, famílias inteiras, além de moradores de rua, muito comum nas imediações da

estação, visto que há poucos quarteirões encontra-se um albergue, conhecido como “Casa Amarela”.

Com relação às características das pessoas que trafegam pela estação e suas imediações, observa-se uma grande diversidade humana: jovens e adultos, sobretudo nos períodos da manhã; no período da tarde, antes do horário de pico, nota-se uma maior quantidade de mulheres, idosos e crianças.

No período da tarde, principalmente no sentido Brás, grande parte do fluxo constitui-se de jovens e adultos; os pertences que carregam, levava-nos a supor que seu destino final está relacionado à instituições de ensino: muitos carregam livros e realizam leitura enquanto esperam o trem, alguns chegam mesmo a escrever e a fazer anotações nos textos que levam. Porém, a maioria dos observados realizava, o tempo todo, alguma atividade relacionada ao celular: trocam mensagens, ao mesmo tempo ouvem música, sendo que alguns jogam ou ocupam-se com Cruzadinhas.

A observação deste importante ponto de referência, a Estação Prefeito Celso Daniel, possibilitou aprofundar inúmeros aspectos da nossa pesquisa pelo fato de nela circularem indivíduos de vários segmentos sociais.

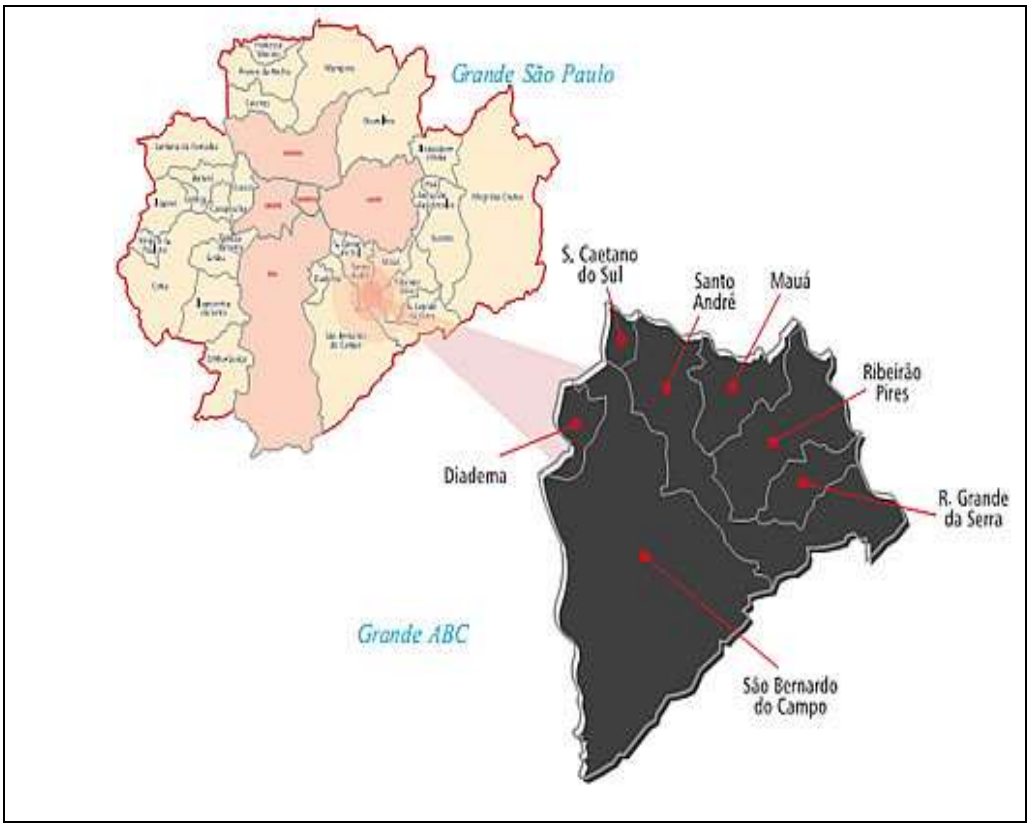
José de Souza Martins morou em São Caetano do Sul, nas imediações da ferrovia que é o foco do nosso estudo, trazendo grande contribuição teórica e empírica ao nosso estudo. Como Martins mencionou, quem mora próximo à ferrovia consegue ouvir os apitos das locomotivas, principalmente de madrugada quando o silêncio é interrompido pelo barulho dos trens de carga. (Martins, 2000). Apesar da distância temporal mencionada por Martins, o ritmo de vida de muitas pessoas ainda é regulado pelos horários do trem.

3.3. Breve caracterização das estações da Linha 10-Turquesa

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) atende 22 municípios, sendo dividida em seis linhas. A Linha 10-Turquesa está localizada, em sua maior parte, na região do ABC paulista, também conhecida como Grande ABC.

Esta região é formada por sete municípios: Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e Diadema.

Mapa 2: Grande São Paulo, destacando a Região do Grande ABC

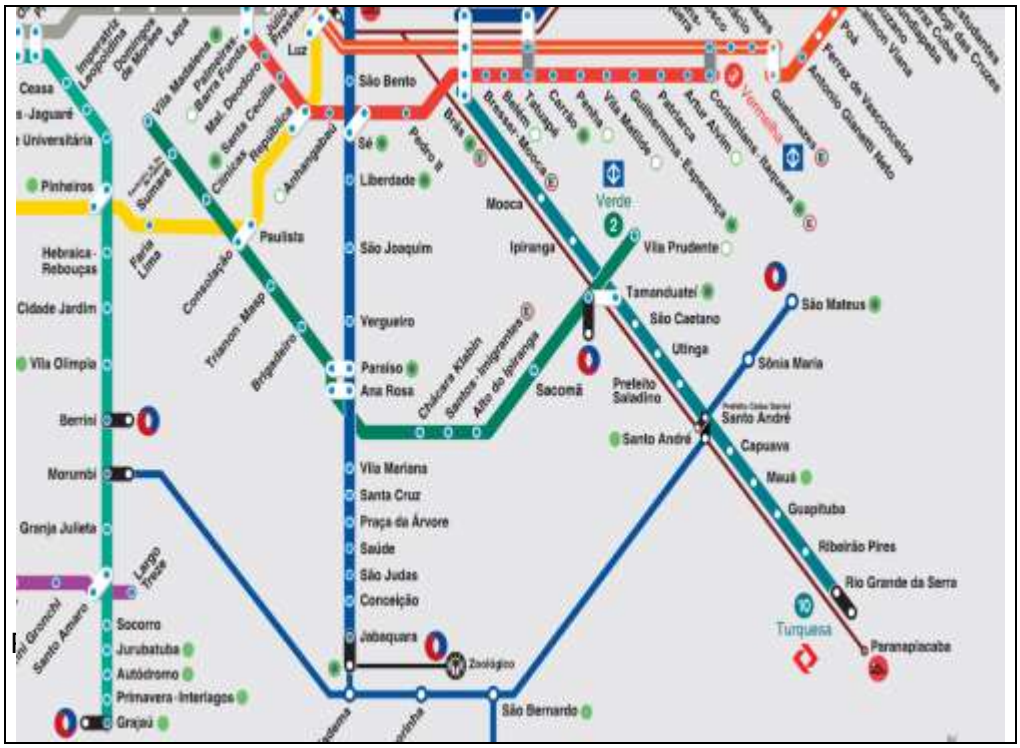


Fonte: agenciagabc.com.br

Conforme podemos observar no mapa, a região do ABC, situa-se na porção sudeste da Grande São Paulo. Na região do ABC a ferrovia segue na transversal, em direção ao litoral, trajeto que realizava na época da antiga Estrada de Ferro santos-Jundiaí.

Devido à sua posição geográfica na região do ABC, o município de Santo André abrangia o maior número de estações; seis no total. Com a desativação de três destas estações o município conta, atualmente com três estações ativas da Linha 10-Turquesa, das quais a Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André é uma das mais movimentadas.

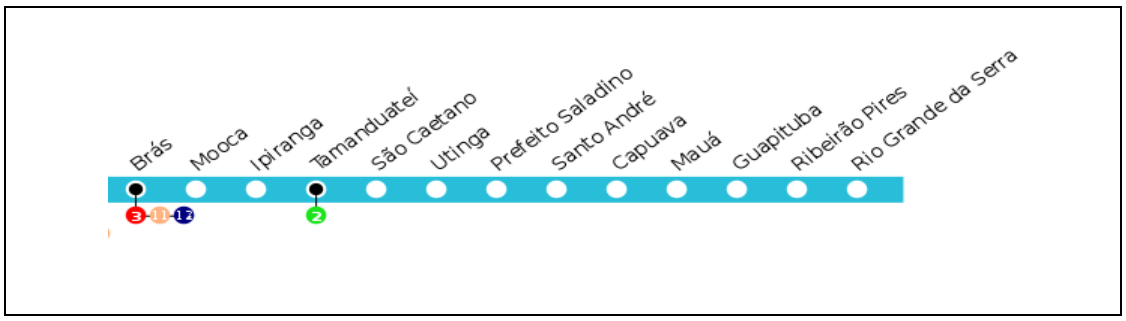
Mapa 3- Principais acessos da Linha 10- Turquesa, extraído do Mapa do Transporte Metropolitano, da CPTM.



Fonte: meutransportecptm.blogspot.com.br

Nove das treze estações da Linha 10-Turquesa estão na região do ABC. Dos sete municípios que formam a região, somente dois, São Bernardo do campo e Diadema, não são atendidos pela ferrovia pois estes municípios estão mais ao sul da cidade de São Paulo.

Mapa 4- Linha 10-Turquesa



Fonte: www.antp.org.br

Com uma extensão de 37,2 km, o trecho Brás - Rio Grande da Serra, que constitui a Linha 10-Turquesa, abrange treze estações e duas estações de

integração com o metrô: Tamanduateí e Brás, conforme ilustram os mapas 3 e 4. As treze as estações que compõem a Linha 10-Turquesa são Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Guapituba, Mauá, Capuava, Prefeito Celso Daniel- Santo André, Prefeito Saladino, Utinga, São Caetano, Tamanduateí, Ipiranga, Mooca e Brás. Além destas, a região do ABC tem ainda mais três estações que encontram-se desativadas: Paranapiacaba, Campo Grande e Pirelli.

Segundo dados do site da CPTM, este percurso é percorrido pelos trens em 56 minutos e os trens circulam das 04h00 até às 00h00, diariamente. Nos dias úteis os intervalos de tempo entre um trem e outro são de 5 minutos, nos horários de pico (manhã 04h45 às 09h05 e tarde 16h15 às 20h20), mas contempla somente o trajeto Brás-Mauá, enquanto que as estações seguintes no sentido Rio Grande da Serra, os intervalos chegam a 10 minutos nestes mesmos horários, causando grandes transtornos aos usuários.

Realizaremos uma breve caracterização das estações da Linha 10-Turquesa por entender que estas apresentam algumas características que irão nos auxiliar a traçar o perfil dos usuários da Linha 10-Turquesa. Antes, porém, apresentaremos alguns dados referentes à segmentação social do espaço intrametropolitano de São Paulo, que permitem identificar em qual tipo de área homogênea da RMSP a região do ABC está inserida.

Após a década de 1980, as informações dos setores censitários foram agrupadas através de uma análise fatorial em áreas homogêneas, reunidas em 4 grandes tipos: a) áreas agrícolas populares, caracterizadas pela predominância de ocupações agrícolas, do terciário não especializado e de operários da construção civil; b) áreas populares não-operárias, onde predominam trabalhadores do secundário; c) áreas médias, onde ocupações médias e de pequenos empregadores são predominantes; d) áreas superiores, com alta representação de dirigentes e de profissionais de nível superior. (Bógus e Pasternak, 2015).

Depois de uma segunda análise fatorial, tendo como referência o período de 1980 a 1991, cada um dos grupos de áreas resultou em 15 subtipos. Os dados do Censo 2000 não foram disponibilizados pelo setor censitário, o que dificultou a comparação com a tipologia soco espacial da

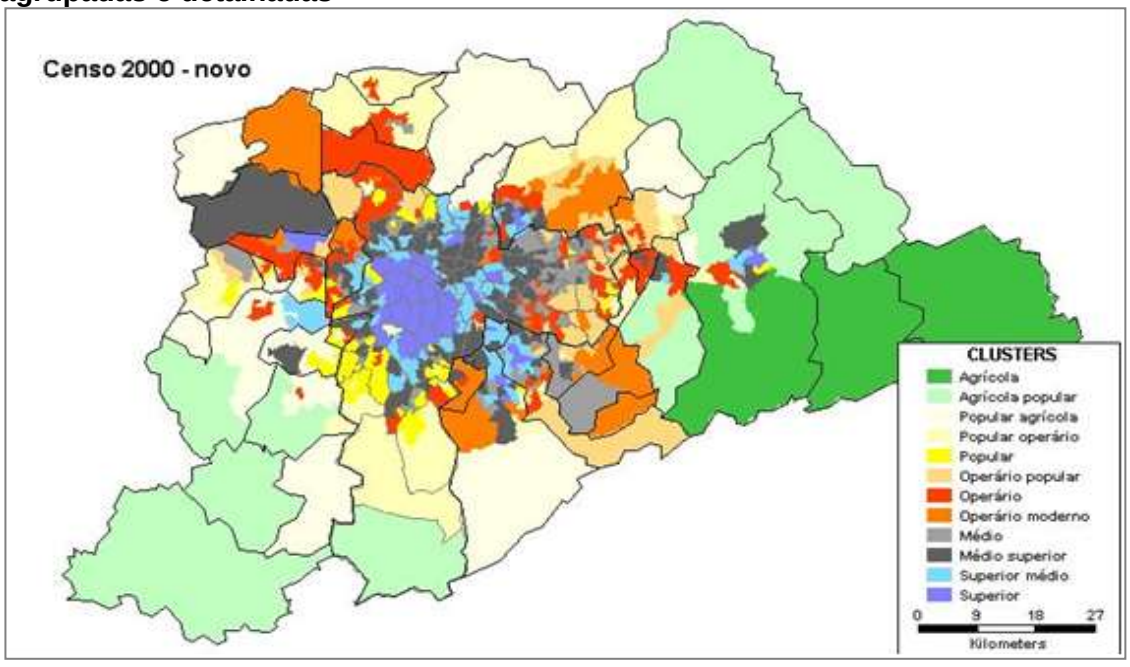
década anterior. Por este motivo, refez-se a grade espacial de 1991 para facilitar a comparação 1991-2000.

As informações sobre a ocupação, fundamentais para a classificação social, passaram a ser apresentadas pela unidade espacial mínima AED (área de expansão demográfica). Deste modo, a partir de 812 AEDs, foi feita uma análise fatorial agrupando as área homogêneas em conglomerados de áreas com predominância das mesmas categorias socioocupacionais, resultando numa tipologia de áreas.

Assim, o espaço social da metrópole de São Paulo passou a ser dividido em 11 tipos de áreas, reunidas em um conjunto de áreas consideradas como socialmente homogêneas: Áreas superiores, Áreas médias, Áreas operárias, Áreas populares e Áreas agrícolas. (Bógus e Pasternak, 2015).

O mapa a seguir evidencia a segmentação social do território metropolitano, através das áreas homogêneas:

Mapa 5- Região Metropolitana de São Paulo: tipologia socioespacial, 2000, áreas agrupadas e detalhadas



Fonte: Bógus e Pasternak, 2015.

O mapa 5 nos dá uma dimensão da enorme heterogeneidade social na RMSP. As camadas de média e alta renda estão situadas no eixo oeste. Circundando as áreas superiores é possível notar uma área média, predominantemente no município de São Paulo. As grandes manchas operárias encontram-se em áreas tradicionalmente fabris: eixo sudeste (Diadema, Santo André, Mauá, São Bernardo, Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires), eixo leste (Suzano, Mogi das Cruzes, Itaquaquecetuba, Guarulhos) e eixo norte (Cajamar, Franco da Rocha, Caieiras). A periferia é ocupada, em sua maior parte, por áreas do tipo popular e agrícola popular. (Bógus, L. e Pasternak, S., 2015).

Porém é possível verificar a presença de algumas poucas áreas populares na região central da cidade de São Paulo, como também notamos a presença de áreas médias distantes do centro.

Observando a região do ABC neste contexto, podemos notar que a mesma apresenta característica bastante heterogêneas. Encontramos camadas de média e alta renda, embora pequena, na área próxima do município de São Paulo, em praticamente todo o município de São Caetano do Sul, na porção norte do município de Santo André e na região noroeste do município de São Bernardo do Campo.

É notável também uma área média nos municípios de Santo André, São Bernardo, Mauá e Ribeirão Pires, concentrada sobretudo nestes dois últimos.

Em um pequeno trecho, encontramos uma grande mancha do operário moderno concentrado na divisa com as zonas leste e sul da cidade de São Paulo, nos municípios de Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e Diadema, marcadamente nestes dois últimos.

E por fim, uma extensa região popular agrícola, no sudoeste da região, marcadamente no município de São Bernardo do Campo.

Os municípios de Diadema e Rio Grande da Serra são os que apresentam características mais homogêneas, na região do ABC (operário moderno), enquanto Santo André apresenta características bastante heterogêneas, em sua porção norte, e no sul, apresenta o predomínio do operário popular, destacando-se dos demais neste segmento.

A caracterização das estações, que iremos apresentar tem cunho etnográfico, baseando-se em nossas observações pessoais como usuária e moradora da região do ABC e em informações fornecidas pelos sites relacionados na bibliografia.

O município de Santo André conta com três estações da Linha 10-Turquesa: Prefeito Celso Daniel- Santo André, Prefeito Saladino, e Utinga. Entretanto, se considerarmos as estações desativadas, o município conta com seis estações desta linha: Paranapiacaba, Campo Grande e Pirelli. Em nosso ponto de vista, estas estações não poderiam ficar fora de nossa análise, por entendermos que as mesmas fazem parte do patrimônio histórico da região e tiveram grande importância em um passado não tão distante, além disso, as mesmas faziam parte do trajeto da antiga Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

Iremos desconsiderar a ordem sequencial das estações da Linha 10-Turquesa e iniciaremos nossa análise pela Estação Prefeito Celso Daniel-Santo André, por considera-la de grande importância ao nosso estudo, pelos motivos que já foram mencionados.

Antes de iniciarmos a apresentação de cada estação da Linha 10-Turquesa apresentaremos algumas informações básicas sobre cada município da região do ABC. São Bernardo do Campo e Diadema não são contemplados pela ferrovia, mas são de grande importância para a região por abrigarem um grande parque industrial e um considerável desenvolvimento do setor terciário.

São Bernardo do Campo

Dos sete municípios da região do ABC, São Bernardo é o maior e o mais populoso, embora apresente um grande vazio demográfico em sua porção

sudoeste, pelo fato desta região abrigar uma grande área vegetal e também de represa.

Mapa 6- Município de São Bernardo do Campo

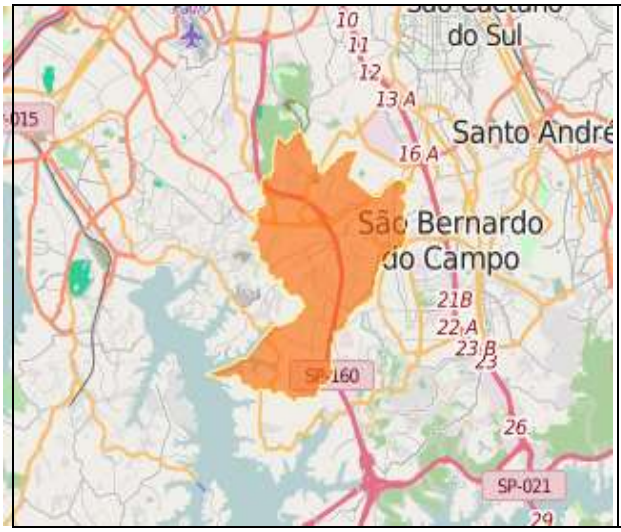
SÃO BERNARDO DO CAMPO	
População estimada 2015[(1)]	816.925
População 2010	765.463
Área da unidade territorial (km²)	409,532
Densidade demográfica (hab/km²)	1.869,36
Código do Município	3548708
Gentílico	são-bernardense

Fonte: Censo 2010 (IBGE)

Município de Diadema

Diadema destaca-se pela grande concentração populacional. Apesar do número de habitantes deste município ser praticamente a metade da população de São Bernardo, Diadema possui a maior densidade demográfica de todos os municípios da região de ABC: 12.536,99 hab/km².

Mapa 7- Município de Diadema



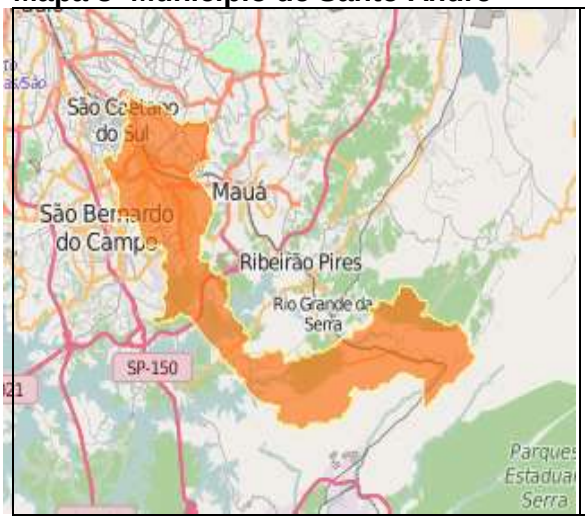
DIADEMA	
População estimada 2015 [(1)]	412.428
População 2010	386.089
Área da unidade territorial (km²)	30,732
Densidade demográfica (hab/km²)	12.536,99
Código do Município	3513801
Gentílico	diademense

Fonte: Censo 2010 (IBGE)

3.3.1 Estações do município de Santo André

O município de Santo André estende-se ao longo de toda a região do ABC. Com exceção do município de Diadema, Santo André faz fronteira com todos os demais municípios da região do ABC. Depois de São Bernardo, possui a segunda maior população que também se apresenta reduzida em sua porção mais ao sul.

Mapa 8- Município de Santo André



SANTO ANDRÉ	
População estimada 2015 (1)	710.210
População 2010	676.407
Área da unidade territorial (km²)	175,782
Densidade demográfica (hab/km²)	3.848,01
Código do Município	3547809
Gentílico	andreense

Fonte: Censo 2010 (IBGE)

O município de Santo André possui seis estações, sendo que três delas foram desativadas. As estações ativas são as estações Utinga, Prefeito Saladino e a estação central, Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André.

As estações desativadas município de Santo André são as estações Paranapiacaba, Campo Grande e Pirelli. Iniciaremos pela primeira.

Estação Paranapiacaba

Foto 10 - Estação Paranapiacaba

Fonte: www.caravanadaaventura.com.br

Foto 11: Trecho da Serra da SP Railway em foto da primeira metade do século XX.

Imagem: acervo do professor e pesquisador santista Francisco Carballa.
Fonte:www.novomilenio.inf.br

Iniciada em 1860, a São Paulo Railway ligando Jundiaí ao porto de Santos levou sete anos para ser construída. Além do capital inglês, a obra

contou também com mão de obra inglesa e concentrou-se na Vila de Paranapiacaba, no município de Santo André. Localizada na região sudeste do município, no limite entre o Planalto Paulista e a Serra do Mar, Paranapiacaba (“lugar em que se vê o mar” em tupi-guarani) era o trecho mais difícil da ferrovia, o da Serra do Mar, pois 800 metros de altura separavam o litoral do Planalto Paulista; para concluí-lo, os engenheiros e funcionários fixaram residência na vila, cuja arquitetura seguiu o estilo das cidades inglesas da época.

O desenho da vila de Paranapiacaba inspirou-se na concepção de panóptico, que representava a “arquitetura do medo”. O cotidiano da vila funcionava partindo da ideia que a disciplina do trabalho dependia da vigilância e ao medo a ela associado, medo de ser visto fazendo o que não deveria ser feito. A pessoa não tinha como se esconder, pois tudo podia ser visto da residência do engenheiro-chefe, hoje denominada “castelinho”. (Martins, 2000).

Nas últimas décadas vem sendo realizado um trabalho que tem por objetivo a recuperação da vila histórica de Paranapiacaba. Incentivos ligados à divulgação deste importante patrimônio histórico e cultural vêm sendo realizados todos os anos, como o Festival de Inverno de Paranapiacaba.

No ano de 2014, além do Festival de Inverno teve início outra importante iniciativa de incentivo ao turismo: a 1ª FLIPA (1ª Feira Literária de Paranapiacaba).

O Festival de Paranapiacaba, leva grande quantidade de turistas até a vila histórica. Apesar disso, muitos problemas ainda permanecem, como locomotivas históricas se deteriorando e a dificuldade de acesso ao local, uma vez que a estação de trem foi desativada.

A população local foi prejudicada com a desativação da estação, sendo obrigada a utilizar ônibus, que embora seja gratuito não compensa o tempo gasto para chegar até a estação mais próxima, a Estação Rio Grande da Serra.

A vila de Paranapiacaba, candidata a patrimônio da Humanidade pela Unesco, oferece ainda um importante roteiro de lazer, que inclui visitas ao Museu Funicular, trilhas ecológicas, além de atividades ligadas ao artesanato e à gastronomia, que constitui importante fonte de renda para a população local,

possibilitando, ainda, o contato com uma área ecológica, muito importante: a Mata Atlântica.

Estação Campo Grande

Foto 12 - Estação Campo Grande

Fonte: www.saopauloantiga.com.br

A foto ilustra muito bem a situação em que se encontra a extinta Estação Campo Grande, que pertence ao município de Santo André.

A fotografia dispensa maiores comentários e incomoda todos aqueles que prezam o patrimônio cultural e histórico.

Muitos moradores da região indagam o motivo que levou a CPTM encurtar o trajeto do trem, que chegava até Paranapiacaba. A justificativa recai sobre a pequena demanda, a necessidade de redução dos custos e evitar que os trens trafeguem vazios. Esta justificativa é pouco satisfatória visto que as extintas estações de Campo Grande e Paranapiacaba são atendidas por um ônibus, que sai do Terminal Rodoviário de Santo André, percorrendo, assim, um longo percurso.

O fato é que os moradores de Campo Grande foram prejudicados com a desativação da estação de trem. Embora a Estação Rio Grande da Serra esteja ao lado da antiga estação desativada e o ônibus seja gratuito, aqueles que

utilizam o trem são obrigados a utilizar duas conduções e enfrentar o tempo de espera entre um meio de transporte e outro.

Estação Pirelli

Foto 13 - Estação Pirelli

Fonte: www.diariogabc.com.br

A extinta Estação Pirelli, no município de Santo André, atendia aos funcionários da empresa italiana, que leva o mesmo nome da estação, que foi desativada em 2006.

A indústria Pirelli desativou grande parte de suas instalações, tendência verificada também em outras indústrias da região, como a General Eletric, onde foi construído o maior shopping center da cidade de Santo André, conforme já mencionamos. No local onde funcionava parte da Pirelli, foi construído, também, um shopping center. O mesmo situa-se no bairro Homero Thon que, embora seja uma local bastante movimentado e estar situado próximo ao centro da cidade, parece não ter atingido os objetivos de seus idealizadores. O que nos leva a tal suposição é o fato do DETRAN-SP, que ficava ao lado da Estação Prefeito Saladino, ter sido transferido para o Shopping Atrium, assim como outros prestadores de serviços à população. A construção do shopping levou à discussões sobre a possibilidade de reativação da Estação Pirelli, conforme podemos verificar na reportagem a seguir:

DIÁRIO DO GRANDE ABC, 3 de setembro de 2014

"O projeto executivo para a construção de mais uma estação na Linha 10-Turquesa (Brás/Rio Grande da Serra) da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), deverá ser contratado ainda neste ano, com previsão de finalização até o fim de 2015. A parada será localizada nas proximidades de onde, até 2006, funcionou o terminal Pirelli, no bairro Homero Thon, em Santo André. O cronograma para a execução da obra foi discutido na tarde de ontem em reunião entre representantes da Prefeitura, da CPTM e da iniciativa privada."

Fonte: www.diariogabc.com.br

Estação Prefeito Saladino

Foto 14 - Estação Prefeito Saladino

Fonte: http://cptmnews.blogspot.com.br

A pesar de apresentar um movimento pequeno quando comparada à outras estações da Linha 10-Turquesa, a Estação Prefeito Saladino é muito importante para o município de Santo André pois em sua margem está localizado o Terminal Rodoviário de Santo André, que significa que a porta de entrada para pessoas que vêm da Praia Grande, no litoral paulista, Campinas, além de outros estados do Brasil, como o Rio de Janeiro, dentre outros. Até meados do ano de 2015, junto do terminal rodoviário, também havia o DETRAN-SP, que mudou-se para o Shopping Atrium Shopping, como já mencionamos anteriormente. O maior fluxo de pessoas que embarcam ou desembarcam nesta estação segue em direção ao SESI, localizado ao lado da mesma, onde os seus usuários vão em busca de atividades esportivas, como

natação e outras formas de recreação e alguns vão em direção à Universidade Federal do ABC (UFABC), localizada nas imediações desta estação.

Estação Utinga

Foto 15 - Estação Utinga

Fonte: http://cptmnews.blogspot.com.br

A Estação Utinga é uma das seis estações da Linha 10-Turquesa no município de Santo André. Nesta estação não realizamos a segunda parte da pesquisa de campo, porque a mesma não apresenta grande fluxo, quando comparada a outras da região. Na primeira fase da pesquisa, que consistiu na observação do campo, encontramos uma favela, bem à margem desta estação.

Notamos que nas paradas do trem, embarcavam e desembarcavam nesta estação algumas mulheres com crianças no colo e mesmo crianças sozinhas pedindo esmolas, além de muitos vendedores ambulantes. Porém, no horário da tarde, além destas pessoas, percebemos um grande número de desembarque de pessoas que se dirigiam para o lado esquerdo da estação, sentido Rio Grande da Serra, local onde se localiza um grande centro universitário, que pode ser visto do trem.

Além da observação recorremos à pesquisa na Internet, principalmente nas estações em que não realizamos entrevistas. As entrevistas foram realizadas somente nas estações principais de cada município. Em nossas

busca na Internet, encontramos uma reportagem de 28/05/2014, no site da Universidade Metodista:

"Haitianos em Santo André têm dificuldade para arrumar emprego"

Segundo a reportagem, a cidade de Santo André é a terceira maior cidade do Brasil em número de imigrantes haitianos, abrigando 650 destes no bairro de Utinga na favela que fica na margem da ferrovia. É triste ver comentários preconceituosos de pessoas que se escondem atrás de um perfil, nas redes sociais, para falarem o que bem entendem:

"Cuidado se for pegar trem ou descer aqui depois das 9, é uma região bastante conhecida por assalto."

"Porque esse povo fedido insiste tanto em nos empurrar? Basta pedir licença. O trem nem está cheio"

Segundo matéria publicada no dia 3 de maio de 2000, no principal jornal da região, o Diário do Grande ABC:

"Rede Ferroviária vai tirar famílias de terreno em Utinga

A RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A) decidiu retirar as famílias que invadiram um terreno próximo à estação Utinga, em Santo André, e que pertencente à empresa. Segundo o chefe do escritório regional da rede em São Paulo, Airton Santiago, a RFFSA ganhou recentemente na Justiça a posse do terreno. "Só falta combinar com a Polícia Militar a data em que iremos retirar as famílias", afirmou Santiago. Atualmente, cerca de 250 pessoas vivem no local, que fica às margens da linha de trem. Há três meses, a Prefeitura de Santo André visitou o local e constatou que 14 famílias habitavam o terreno em barracos. Desde então, o número de invasores aumentou, e eles passaram a construir casas de alvenaria. A maioria dos moradores está desempregada, mas também há um grupo de ciganos vivendo em tendas no terreno, que não possui água encanada, luz ou esgoto. Entre os moradores que decidiram erguer uma casa de alvenaria está o pedreiro Antônio Gomes do Nascimento, que mora há dois anos no local com a família - no começo, em um barraco de madeira. Segundo ele, as primeiras moradias foram construídas há quatro anos. Antônio afirma que a Prefeitura mandou um fiscal ao local, que pediu aos moradores que abandonassem suas casas. "Como estou desempregado e não tenho condições de me mudar, vou ficar aqui mesmo", disse. A Prefeitura de Santo André, informou, por meio de sua assessoria de imprensa, que não intimou nenhum morador. "Começamos a construir aqui porque os outros espaços já estão

> *tomados. Tem gente que já gastou R$ 8 mil em uma casa. Por isso, temos medo que derrubem", explicou Antônio. A cigana De vilia Soares, 70 anos, vendeu por R$ 500 uma casa que construiu no local, e agora divide uma tenda com parentes. "Passei a morar embaixo do viaduto da estação de trem, mas tive de sair porque estão construindo lá e jogavam terra na gente", contou a cigana. Ela afirma que, quando morava na casa de alvenaria, sofreu represália da polícia. "Eles (policiais) vieram aqui e disseram que eu não poderia construir uma casa, só barraco". Com o dinheiro que juntou, vai voltar com as 15 pessoas da família para Minas Gerais. O comerciante Paulo José Maria Júnior trabalha perto da estação de trem e diz que há três meses a polícia esteve na região e intimou os invasores a abandonar o local. "Tudo ficou por isso mesmo. Quando a polícia chega, eles vão embora, mas, depois, voltam".*
>
> Fonte: www.diariogabc.com.br

Foto 16 - O lixo e a favela na margem direita da Estação Utinga.

Fonte: http://futebolferroviario.blogspot.com.br

Como ocorre na maioria das favelas, esta apresenta as mesmas características econômicas e sociais, ou seja, pessoas em busca de oportunidade. Esta favela, além abrigar migrantes de outros estados e outras regiões do Brasil, abriga também imigrantes.

3.3.2 Estações do município de Mauá

Assim como a população que utiliza a Estação Utinga, a população da cidade de Mauá, independentemente da estação ou bairro em que reside,

também é alvo de discriminação e preconceito por parte dos habitantes dos demais municípios da região do ABC. Imagens e vários tipos de “brincadeiras” que circulam nas redes sociais, ilustram o estigma da cidade, como uma charge na qual a Mona Lisa, de minissaia, salto alto e as mãos no joelho, aparenta estar dançando o chamado “pancadão”. Além desta, muitas outras “brincadeiras” ilustram o preconceito em relação aos moradores desta cidade, como a música *Eu não tenho onde morar*, de Dorival Caymmi, transformada em paródia. O trecho:

“*eu não tenho onde morar é por isso que eu moro na areia...*”

É cantado da seguinte forma:

“*eu não tenho onde morar é por isso que eu moro em Mauá”*

A cidade que recebeu o nome daquele que contribuiu diretamente para a implantação da ferrovia que tanto beneficiou a região do ABC, o Barão de Mauá, é assim, alvo de todo tipo de preconceito, que é mais intenso ainda quando se trata de um de seus bairros: o Jardim Zaíra.

O bairro Jardim Zaíra (ou Zaíras), cresceu juntamente com a pobreza de seus moradores, de modo que foi “reproduzido” sete vezes, chegando até o Jardim Zaíra VII. Segundo reportagem de 7/06/2014, do site globo.com, o bairro tem aproximadamente 110 mil moradores.

Mapa 9- Município de Mauá

MAUÁ	
População estimada 2015 (1)	453.286
População 2010	417.064
Área da unidade territorial (km²)	61,909
Densidade demográfica (hab/km²)	6.741,41
Código do Município	3529401
Gentílico	mauaense

Fonte: Censo 2010 (IBGE)

O município de Mauá tem grande parte de seu território situado às margens da ferrovia, por isto é contemplado com três estações, A estação central, Mauá e as estações Guapituba e Capuava.

Estação Mauá

Foto 17 - Estação Mauá

Fonte: http://cptmnews.blogspot.com.br

A estação central da cidade de Mauá é uma das mais movimentadas da Linha 10-Turquesa. Por este motivo quase todos os trens da Linha 10-Turquesa que saem da estação terminal Brás sentido Rio Grande da Serra, podem não chegar até a estação terminal, mas chegam até a Estação Mauá.

No sentido inverso partem desta estação, nos horário de pico, dois trens que saem ao mesmo tempo para evitar tumultos. Esta estação é a que possui o maior número de funcionários que cuidam da orientação do fluxo. Mesmo assim os usuários dos trens, seja sentido Rio Grande da Serra, seja sentido Brás, que pretendem desembarcar na Estação Mauá devem tomar muito cuidado na hora do desembarque, pois correm o risco de serem derrubados, conforme verificamos em nossa pesquisa.

Quanto às demais estações do município de Mauá, Capuava e Guapituba, estas apresenta um fluxo pequeno, quando comparadas às demais do mesmo itinerário.

Estação Guapituba

Foto 18 - Estação Guapituba

Fonte: http://cptmnews.blogspot.com.br

A Estação Guapituba situa-se no município de Mauá, na divisa com o município de Ribeirão Pires. Tomando como referência a estação terminal Rio Grande da Serra, sentido Brás, esta estação é a primeira do município de Mauá. Conforme verificamos na pesquisa de campo, grande parte dos usuários dos trens, utilizam ônibus antes de chegar até as estações. Muitos moradores da cidade de Mauá que utilizam esta estação, são aqueles comtemplados com linhas de ônibus que a ela dá acesso, fugindo dos potenciais tumultos da estação central de Mauá.

Estação Capuava

Foto 19 - Estação Capuava.

Fonte: http://cptmnews.blogspot.com.br

Na Estação Capuava não foram realizadas entrevistas, mas o fato de ser rodeada de grandes indústrias, como a Cofap e o Polo Petroquímico, por exemplo, faz com que uma quantidade razoável de pessoas embarque nesta estação. As grandes indústrias oferecem serviço de ônibus fretados aos seus funcionários. Mas há um grande número de vendedores ambulantes que se dirigem à porta destas indústrias nos horários de entrada e saída. Na entrada da estação também observamos grande número de ambulantes, cuja atividade é a garantia de seu ganha-pão. A Estação Capuava fica próxima à divisa do município de Santo André. Deste modo, os moradores dos bairros de Santo André, próximos à ela terminam por embarcar nesta estação. Nas imediações da Estação Capuava, além das indústrias, há também grandes áreas de ocupação em ambos os lados da ferrovia.

3.3.3 Estação Ribeirão Pires

A cidade de Ribeirão Pires oferece algumas atrações turísticas, como o Morro de Santo Antônio, onde é possível obter a melhor vista panorâmica do município e o Festival do Chocolate. A reportagem da CPTM chama a atenção dos turistas:

> **"*Vá de trem ao Festival do Chocolate de Ribeirão Pires***
>
> *Haverá também shows gratuitos de artistas locais e pagos na Tenda Multicultural.*
>
> *Começa neste final de semana (07/08) o 10º Festival do Chocolate de Ribeirão Pires. Quem quiser participar do evento com muitos doces e shows poderá utilizar a Linha 10-Turquesa da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) e descer na Estação Ribeirão Pires. O local do festival, chamado de Complexo Ayrton Senna, fica a apenas 7 minutos a pé da estação de trem. A entrada no festival é gratuita e os visitantes poderão comprar doces e salgados em mais de 30 chalés. O evento costuma atrair cerca de 500 mil pessoas durante os quatro finais de semana e são consumidos mais de cinco toneladas de chocolate no período. Haverá também shows gratuitos de artistas locais e pagos na Tenda Multicultural. Na sexta-feira, 07/08, a apresentação será da banda de rock Titãs. No sábado, do grupo Onze: 20 e no domingo, da dupla sertaneja Fernando & Sorocaba. O valor do ingresso para essas atrações é de R$ 20."*
>
> Fonte: www.cptm.sp.gov.br/noticias

A reportagem de 05-08-2015, aponta uma importante iniciativa da CPTM no sentido de incentivo ao turismo do município de Ribeirão Pires. Infelizmente, o mesmo incentivo não é dado ao Festival de Inverno de Paranapiacaba, que atrai um número muito maior de pessoas.

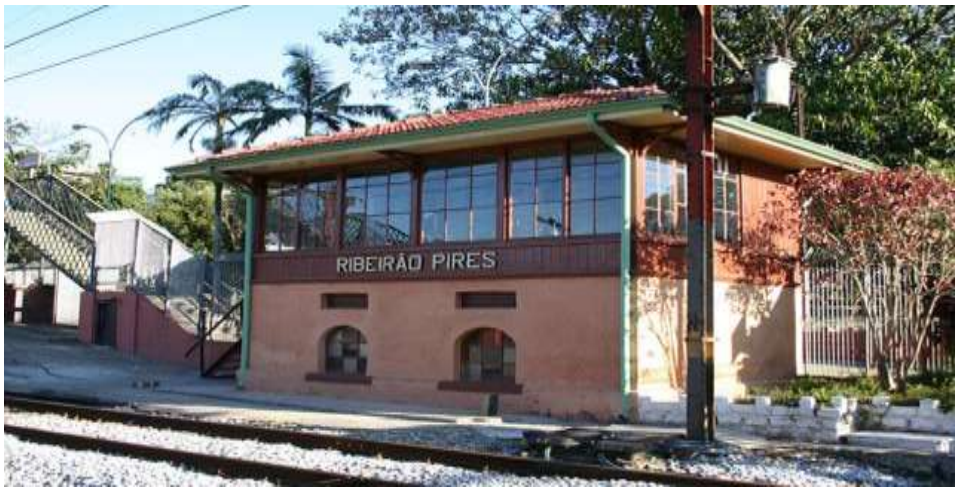
Mapa 10- Município de Ribeirão Pires

RIBEIRÃO PIRES	
População estimada 2015[(1)]	120.396
População 2010	113.068
Área da unidade territorial (km²)	99,075
Densidade demográfica (hab/km²)	1.140,73
Código do Município	3543303
Gentílico	ribeirão-pirense

Fonte: Censo 2010 (IBGE)

O município de Ribeirão Pires apresenta a menor densidade demográfica do ABC. Dentre alguns fatores destaca-se o seu relevo acidentado, que dificulta a ocupação às pessoas de baixa renda.

Foto 20 – Estação Ribeirão Pires



Fonte: meutransporteblogspot.com

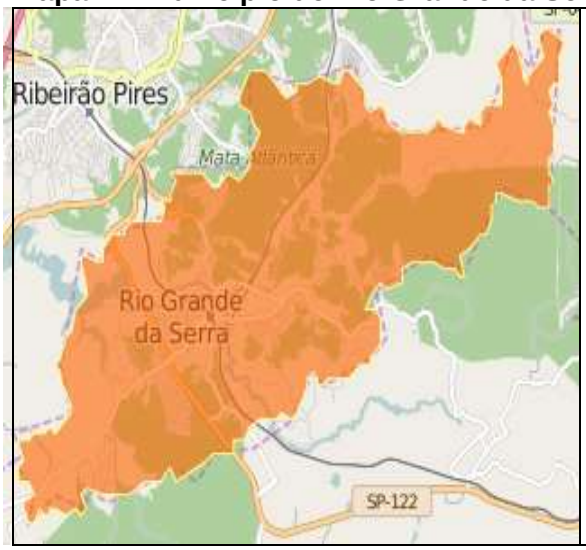
Assim como as estações Paranabiacaba e Santo André, a Estação Ribeirão Pires é uma das mais antigas da Linha 10-Turquesa. Sua arquitetura remonta à época áurea da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. A estação encontra-se muito bem conservada e bem cuidada. Em nossa pesquisa de campo observamos que a Estação Ribeirão Pires é bastante movimentada. Apesar disso, conta com um número reduzido de trens porque para cada dois trens que chegam à Estação Mauá, somente um chega à estação terminal Rio Grande da Serra. Deste modo, a estação Ribeirão Pires, que fica em seu trajeto, acaba sendo prejudicada, especialmente nos horários de pico, quando é maior a demanda.

Os usuários, que têm como destino a Estação Brás percorrem um longo percurso até chegarem ao seu destino. Para amenizar o transtorno de uma viagem longa, muitos usuários embarcam nos trens no sentido inverso de sua viagem para conseguir sentar. Com isso, a viagem acaba se tornando ainda mais longa, pois estes usuários vão até a Estação Rio Grande da Serra e depois voltam, passam pela sua estação de origem com destino à estação final. Neste caso, o tempo de percurso de suas viagens passa de 1 hora.

.

3.3.4 Estação Rio Grande da Serra

Mapa 11- Município de Rio Grande da Serra



RIO GRANDE DA SERRA	
População estimada 2015[(1)]	48.302
População 2010	43.974
Área da unidade territorial (km²)	36,341
Densidade demográfica (hab/km²)	1.210,04
Código do Município	3544103
Gentílico	rio-grandense-da-serra

Fonte: Censo 2010 (IBGE)

O município de Rio Grande da Serra apresenta o menor número de habitantes em toda a região do ABC. Os principais fatores estão relacionados à distância entre este município e os demais da região, ou seja, a dificuldade de acesso. Conforme será apresentado posteriormente, nossa pesquisa revelou que o trem é o único meio de transporte para muitos moradores desta cidade, visto que o ônibus que a ela dá acesso é intermunicipal, sendo por isso mais caro.

Foto 21 – Estação Rio Grande da Serra

Fonte: http://cptmnews.blogspot.com.br

A Estação Rio Grande da Serra é o destino final dos trens da Linha 10-Turquesa, no ABC. Nesta estação realizamos as duas etapas da pesquisa pelo fato desta apresentar um grande fluxo. Além dos moradores das imediações da estação esta atende, também, os moradores de Campo Grande e Paranapiacaba que são levados de ônibus até o local, visto que ambas foram desativadas. A Estação Rio Grande da Serra, é uma das mais humildes, não somente do ponto de vista estrutural, mas também humano. Sua paisagem lembra uma cidade rural, cercada de mato por ambos os lados, a presença da Mata Atlântica é marcante. A estação é muito simples e bastante movimentada.

A Estação Rio Grande da Serra, assim como a estação Ribeirão Pires, é atendida nos horários de pico, tanto no período da manhã quanto da tarde, por

uma quantidade reduzida de trens: para cada dois trens que chegam à Estação Mauá, somente um chega às estações Rio Grande da Serra e Ribeirão Pires, que fica em seu trajeto. Deste modo, os usuários dos trens desta estação são os mais prejudicados, pois além de terem o percurso mais longo, ainda têm de esperar mais tempo para embarcar, mas isso não é tudo. Os usuários da Estação Ribeirão Pires, ao invés de embarcarem no trem do lado esquerdo, sentido Brás, embarcam do lado direito, sentido Rio Grande da Serra, justamente para poder sentar. Assim, os trens já chegam até esta estação Rio Grande da Serra com os assentos todos ocupados.

Esta estação, visivelmente, apresenta condições bem mais modestas que as demais da Linha 10-Turquesa, ainda mais considerando o grande número de usuários para os quais o trem como único meios de transporte, conforme verificamos na segunda parte da pesquisa.

3.3.5 Estação São Caetano

Apesar de ser o menor município do ABC, do ponto de vista geográfico, do ponto de vista econômico, São Caetano do Sul é o município mais rico da região do ABC. No ano de 2013 o município conquistou, pelo 3º ano consecutivo, o primeiro lugar no ranking do IDH brasileiro.

Mapa 12: Município de São Caetano do Sul

SÃO CAETANO DO SUL	
População estimada 2015 (1)	158.024
População 2010	149.263
Área da unidade territorial (km²)	15,331
Densidade demográfica (hab/km²)	9.736,03
Código do Município	3548807
Gentílico	sul-caetanense

Fonte: Censo 2010 (IBGE)

A Estação São Caetano é a última estação da Linha 10-Turquesa no ABC, tomando como referência a estação terminal Rio Grande da Serra, e a primeira, tendo como ponto de partida a Estação Brás.

Foto 22 – Estação São Caetano do Sul

Fonte: http://cptmnews.blogspot.com.br/p/linha-10-turquesa.html

A cidade de São Caetano do Sul situa-se na divisa com o município de São Bernardo do Campo. Neste caso, é possível que a Estação São Caetano atenda moradores deste município, visto que um de seus bairros, Rudge Ramos, tem ônibus que têm como ponto final o Terminal Rodoviário de São Caetano do Sul.

A cidade de São Caetano do Sul faz divisa, também, com o município de São Paulo. Deste modo, possibilita também o atendimento aos moradores da Cidade de São Paulo, que residem do lado esquerdo da Avenida dos Estados.

3.3.6 Estações do município de São Paulo

Por se tratar de estações de integração com metrô, as estações Tamanduateí e Brás são locais de passagem, concentrando uma quantidade muito grande de pessoas em qualquer horário do dia. Porém, assim como as

demais estações, o maior fluxo ocorre nos horários de pico, tanto no período da manhã quanto de tarde.

Estação Tamanduateí

Foto 23 – Estação Tamanduateí

Fonte: Jornalprimeiraimpressão.com

A Estação Tamanduateí leva o nome do rio, o Rio Tamanduateí, que acompanha grande parte do trajeto da ferrovia e se estende por grande parte da Região do ABC, tendo como margens a principal avenida da região, a Avenida dos Estados.

A Avenida dos Estados, de grande importância para a região do ABC, pelo fato de atender às pessoas que utilizam automóveis, é intensamente movimentada em ambos os sentidos, em qualquer horário do dia. O motivo é evidente: a Avenida dos Estados está para os motorista das diversas modalidades de veículos motorizados, assim como a ferrovia está para as pessoas que utilizam o trem. Dito de outra forma, assim como os trens da Linha 10-Turquesa atingem um longo percurso, que se estende do Brás até Rio Grande da Serra, a Avenida dos Estados, também proporciona aos motoristas um longo trajeto direto, que os leva até Mauá, próximo ao Polo Petroquímico e,

seguindo em frente, o motorista pode chegar até o Bairro de São Mateus, na zona Leste da Cidade de São Paulo.

Esta avenida, também denominada Dr. Francisco Mesquita, Rua São Raimundo e Avenida do Estado, é dividida ao meio pelo Rio Tamanduateí. Tomando como ponto de referência a Estação Tamanduateí (sentido Rio Grande da Serra), sua margem direita segue em direção ao município de Mauá, e sua margem esquerda segue no sentido norte da Cidade de São Paulo, em direção à Marginal Tietê.

A Avenida dos Estados tem em comum com a ferrovia o fato de estar situada na várzea do rio Tamanduateí, assunto já analisado no primeiro capítulo deste estudo, mas retomado por sua importância ao nosso objeto de estudo tendo em vista a influência deste rio, tanto para a ferrovia como para o tráfego de veículos automotores, quando é inundado por fortes chuvas. As fortes chuvas provocam alagamentos e grandes transtornos para a população que reside em suas imediações e para o trânsito na Avenida dos Estados, como mostra a reportagem:

"Cotidiano

Linha 10-turquesa da CPTM tem circulação

prejudicada em 9 estações

29/12/2014

> *A chuva forte que atingiu São Paulo prejudica na manhã desta segunda-feira o funcionamento de nove estações de trens da linha 10-turquesa da CPTM (Companhia de Trens Metropolitanos), entre as estações São Caetano e Rio Grande da Serra, na Grande São Paulo.*
> *Segundo a CPTM, alagamentos e quedas de árvores na região de São Caetano atingiram a rede elétrica da companhia comprometendo a circulação de trens no trecho entre as São Caetano e Rio Grande da Serra.*
> *Com isso, os passageiros que embarcam nas estações São Caetano, Utinga, Prefeito Saladino, Santo André, Capuava, Mauá, Guapituba, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra devem utilizar os ônibus do sistema Paese (plano de emergência).*
> *A companhia acionou a EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) que vai disponibilizar cem ônibus para atender os usuários. A CPTM não tem previsão de normalização do sistema".*

Fonte:www1.folha.uol.com.br/cotidiano

Estação Brás

Foto 24 – Estação Brás

Fonte: viatrolebus.com.br

A estação Brás é a mais movimentada estação da Linha 10-Turquesa, por onde passa enorme quantidade de pessoas. Além da integração gratuita com o metrô e o acesso à inúmeras linhas de ônibus, a Estação Brás possibilita, ainda, integração com outras linhas de trem.

O fluxo de pessoas é intenso em qualquer horário ou dia da semana, pois além das conexões citadas, a Estação Brás está localizada próxima ao centro da Cidade de São Paulo e a um dos principais centros comerciais. As lojas do Brás vendem seus produtos no atacado e no varejo, a preços populares, atraindo comerciantes, sacoleiras e pessoas que buscam melhores preços. Estas pessoas vêm de todos os lugares de São Paulo e também de outros estados. Uma das atrações mais conhecidas deste importante centro comercial é a famosa Feira da Madrugada.

Foi justamente na estação Brás que realizamos nossa melhor entrevista, que será apresentada posteriormente. Nesta entrevista, o depoimento de um usuário de 46 anos que trabalha como vigilante e utiliza três linhas diferentes de trem há dezoito anos, apresenta questões reveladoras sobre a dinâmica do dia-a-dia dos usuários dos trens.

As estações Ipiranga e Mooca também estão situadas no trecho da Linha 10-Turquesa e estão entre as mais antigas estações da ferrovia.

Estação Ipiranga

Foto 25 – Estação Ipiranga

Fonte: http://cptmnews.blogspot.com.br

A Estação Ipiranga foi inaugurada em 1 de abril de 1886. Seu entorno abriga diversas indústrias e situa-se nas imediações de uma das maiores favelas de São Paulo: Heliópolis. A Estação Mooca foi inaugurada em 7 de setembro de 1898, conservando traços que remontam à época, conforme imagem à seguir.

Estação Mooca

Foto 26 – Estação Mooca

Fonte: http://cptmnews.blogspot.com.br/p/linha-10-turquesa.html

3.4. Considerações sobre a pesquisa de campo

Realizamos pesquisa de campo no trecho da ferrovia denominado Linha 10-Turquesa, situada na região do ABC, que possibilitou a descoberta de alguns traços importantes do movimento pendular dos trabalhadores que utilizam os trens como meio de locomoção.

A pesquisa de campo foi realizada em duas etapas, a primeira através da observação do campo e a segunda por meio de entrevistas com os trabalhadores usuários dos trens da Linha 10-Turquesa.

Nosso formulário de entrevista contemplou perguntas fechadas, perguntas abertas e depoimentos espontâneos, considerando os objetivos do nosso estudo e as possíveis respostas, recusas, clareza das perguntas e tempo gasto em sua aplicação.

É importante ressaltar que elaboramos nosso formulário de entrevista com o cuidado de manter a maior isenção possível, quanto à opinião dos usuários sobre os serviços prestados pelos trens da CPTM, ou seja, em relação aos pontos positivos e negativos deste meio de transporte. Para tanto, além de perguntar aos usuários quais são os pontos positivos e negativos do transporte realizados pelos trens, perguntamos também o motivo pelo qual os mesmos optaram por este meio de transporte e sugestões para melhorias. Estas duas últimas perguntas, por serem abertas, permitiram sanar algumas contradições, ou seja, o usuário avaliou o transporte de forma negativa, mas não apresentou nenhuma sugestão para melhoria do mesmo. Ou, então, o usuário avaliou positivamente os serviços prestados pelos trens, mas ao invés de sugerir melhorias fez uma série de reclamações.

As entrevistas foram realizada nas estações centrais de cada município, na região do ABC, pois as mesmas apresentam maior fluxo de usuários: Santo André, São Caetano do Sul, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra. Na cidade de São Paulo, realizamos entrevistas somente nas estações Tamanduateí e Brás, visto que ambas permitem integração com o metrô, linhas verde e vermelha, respectivamente.

No período da manhã realizamos entrevistas com os usuários que iriam embarcar sentido Brás. Iniciamos pela Estação Rio Grande da Serra, devido ao

fato desta ser a estação terminal no ABC. Inversamente, no período da tarde iniciamos pela Estação Brás, utilizando o mesmo procedimento.

Iniciamos no período da manhã quando o tempo é bastante apertado, pois as pessoas tem horário para entrar no trabalho. Tivemos entre 5 e 10 minutos no máximo, que corresponde aos intervalos entre um trem e outro, para realizar todas as perguntas do formulário e, ainda, dar ciência e solicitar a assinatura dos entrevistados. Essa dificuldade foi diminuindo após as primeiras entrevistas e o grau de dificuldade dependia muito do perfil do entrevistado e também da estação.

Como o objetivo da pesquisa é analisar o movimento pendular dos trabalhadores que utilizam o trem como meio de transporte, não entrevistamos as pessoas que declararam não trabalhar e que o motivo de sua viagem, naquele momento, era visitar parentes ou outro. Da mesma forma, não consideramos os dias de sábado e domingo, sendo as entrevistas realizadas somente de segunda a sexta feira, nos horários de pico, em ambos os sentidos da viagem, de modo a acompanhar a ida e a volta ao trabalho.

Os dados pessoais dos entrevistados foram preservados de modo a garantir a autenticidade das informações. Com relação ao endereço dos entrevistados, julgamos viável coletar somente o bairro, para agilizar o tempo e evitar que os mesmos chegassem atrasados aos seus destinos. Os entrevistados assinaram um termo concordando em participar da pesquisa, sendo que somente um se recusou. A maioria dos entrevistados concordou em fornecer um telefone para contato, sendo explicado que o mesmo somente seria utilizado se houvesse necessidade de comprovar a autenticidade da pesquisa.

Fomos surpreendidos pela boa receptividade dos entrevistados, quando nos apresentamos e explicamos os objetivos de nossa pesquisa. Todo conteúdo do formulário foi lido para o entrevistado, visando otimizar o tempo.

A pesquisa de campo nos revelou algumas surpresas e dificuldades, obrigando-nos a rever alguns pontos.

Nosso objetivo era entrevistar de forma equilibrada homens e mulheres, por entender que as dificuldades ou a satisfação com o transporte independem do sexo do entrevistado. Entretanto, a observação na primeira fase da

pesquisa revelou que os homens embarcavam primeiro e mais rápido do que as mulheres, obrigando algumas a aguardar o próximo trem, nos horários de pico e nas estações de maior fluxo. Resolvemos, então realizar um revezamento, ou seja, após entrevistar um homem, procurávamos uma mulher para realizar a próxima entrevista e vice-versa. Este procedimento foi adotado também em relação à faixa etária. Em determinados momentos, porém, quando enfrentávamos alguma dificuldade para realizar a entrevista, escolhíamos aleatoriamente, tanto em relação ao sexo, como em relação à faixa etária.

Com relação à faixa etária, tivemos de rever nosso planejamento por um motivo bastante simples: as aparências enganam. Algumas vezes abordávamos uma pessoa para entrevistar acreditando que a mesma se enquadrava em uma determinada faixa etária e éramos surpreendidos. Fato interessante que acontecia principalmente com mulheres, muitas vezes por conta de uma maquiagem bem feita, aparentavam menos idade. Felizmente, esta constatação aconteceu logo no início do nosso trabalho. Iniciamos uma entrevista com um rapaz e, no momento de perguntar sua idade, ele declarou que tinha 16 anos, embora aparentasse aproximadamente uns 25 anos. Diante desta situação, nos desculpamos, agradecemos sua atenção e encerramos a entrevista, pois consideramos prudente não realizar entrevistas com menores de 18 anos.

Algumas situações nos obrigaram a refletir se poderíamos considerar ou não o entrevistado como público alvo do nosso estudo, de acordo com o perfil por nós estabelecido. Um entrevistado, para mencionar um exemplo, respondeu que sua profissão era montador cenográfico. Deste modo, ele utilizava o trem somente alguns dias da semana. Resolvemos considerar sua entrevista porque, conforme já mencionamos diversas vezes, nosso objetivo é analisar o movimento pendular, mas também, a diversidade dos usuários. Neste caso, mesmo não utilizando o trem diariamente um usuário com uma profissão tão diferenciada somente iria enriquecer nosso estudo. Além disso, esta entrevista foi bastante produtiva do ponto de vista das informações prestadas e as críticas e considerações do usuário.

Outra dúvida que surgiu quando perguntamos a um rapaz o tempo de trajeto de sua casa até o trabalho e ele respondeu que era de 10 minutos, que

trabalhava perto de casa. Perguntamos, então, o motivo da viagem e ele respondeu que estava indo à faculdade. Neste caso, resolvemos considerar sua entrevista como válida: embora ele não estivesse utilizando o trem por motivo de trabalho, além de ser trabalhador, ele utiliza os trens todos os dias e, deste modo, tem condições de avaliar os serviços prestados pelos mesmos.

Vale a pena mencionar o caso de um entrevistado, que é funcionário da CPTM e trabalha na empresa como mecânico. Como empregado, o mesmo declarou estar satisfeito com a empresa. Como usuário, no entanto, foi um dos que mais criticou os serviços prestados pela CPTM, declarando-se totalmente insatisfeito, apontando as falhas e a inoperância da mesma.

Finalmente, a última surpresa aconteceu logo na primeira entrevista. Uma mulher embarcou na estação Prefeito Celso Daniel- Santo André sentido Mauá. Quando perguntamos a sua estação destino, a mesma respondeu Estação Brás, A resposta causou estranheza porque o trem, não somente ia sentido Mauá, como tinha como destino final esta mesma estação. Foi então que ela explicou que, como trabalhava à noite, aproveitava para dar uma cochilada no trem, mas para isso, tinha que sentar. Se embarcasse na estação Prefeito Celso Daniel- Santo sentido Brás, ela teria que viajar em pé. Deste modo, não nos surpreendemos tanto quando percebemos que alguns usuários da Estação Ribeirão Pires tinham a mesma atitude, em prejuízo dos trabalhadores da Estação Rio Grande da Serra.

Quanto às estações, nossa maior dificuldade ocorreu nas estações mais movimentadas que contavam com um maior número de trens, ou seja, a partir da Estação Mauá, incluído a mesma pois, apesar de ter um número maior de pessoas e entrevistados em potencial, o trem chegava logo e perdíamos algumas entrevistas.

Acreditamos que no horário da tarde seria mais fácil realizar as entrevistas pelo fato das pessoas não terem preocupação em se atrasar, pois estavam voltando do trabalho, porém, ocorreu o inverso: as pessoas estavam cansadas e desesperadas para chegar em casa.

Algumas pessoas começavam a entrevista, mas quando o trem chegava, se desculpavam alegando não poder se atrasar. Outras, simplesmente sorriam e diziam: *“sinto muito”*. De nossa parte, percebíamos que, realmente elas não tinham outra opção, ou embarcavam ou se atrasavam.

Muitas pessoas foram solidárias e continuaram respondendo à pesquisa enquanto aguardavam o próximo trem. Quanto às pessoas que abandonaram a entrevista no meio do caminho, conseguimos aproveitar alguns dados; algumas informações puderam ser aproveitadas por conter informações sobre escolaridade, renda familiar, e outros itens que auxiliam a traçar o perfil do usuário.

Notamos que algumas estações apresentavam-se muito mal iluminadas. A Estação Brás, que é a mais movimentada estação da Linha 10-Turquesa, por onde passa enorme quantidade de pessoas devido ao acesso ao metrô e outras linhas de trem, é uma das piores neste sentido. Apesar disso, foi nesta estação que realizamos nossa melhor entrevista, considerando as muitas questões levantadas pelo entrevistado.

A despeito de todas as dificuldades citadas, conseguimos colher alguns depoimentos ricos em detalhes sobre as dificuldades dos usuários em seu cotidiano.

O senhor R. A. O., de 46 anos, trabalha como vigilante no Ipiranga e mora em Ferráz de Vasconcelos. Utiliza três linhas diferentes de trem, há dezoito anos. Seu depoimento contribuiu de forma significativa para nossa análise, pela riqueza de detalhes, informações e questões levantadas. Segundo ele:

> *"Os próprios usuários causam tumultos porque querem sentar e não embarcam. Prejudica o fluxo um número muito grande de pessoas concentradas no mesmo lugar. Próximo a cada porta da composição ficam, aproximadamente, 50 pessoas aguardando o trem, obstruindo inclusive a passagem e acesso às escadas. Destas 50 pessoas que ficam aguardando o trem, quando ele chega, embarcam somente umas 30 e o restante fica aguardando o próximo trem para tentar ir sentado. Isso acontece no retorno do trabalho porque na ida eles têm horário para chegar ao trabalho e embarcam de qualquer jeito"*

Enquanto respondia às perguntas ele apontava e nos mostrava:

> *"Olha só, não falei, daqueles cinquenta agora já juntou umas 70 pessoas"*

O senhor R. A. O. acredita que a ausência de funcionários para orientar o fluxo, contribui para estes tumultos e observou que:

> *"No metrô, as pessoas têm outro comportamento por que? Por que lá tem funcionário para organizar os passageiros. Em Guaianazes, isolam duas partes do trem para os idosos poderem embarcar e desembarcar com segurança. Eu saio antes do horário para não culpar a condução. "*

O senhor R. A. O. é casado e tem dois filhos. Ele nos contou o seguinte:

> *"Tenho carro, mas não uso para trabalhar, economizo tempo, gasolina, evito o desgaste do carro e fujo do trânsito. No final de semana, quando estou de folga, vou passear com minha família."*

O senhor R. A. O já havia se despedido, quando voltou e disse:

> *"Só mais uma coisa, pode observar, as pessoas ficam aguardando o trem depois da faixa amarela."*

Muitas questões levantadas pelo depoimento deste usuário, também apareceram em outras falas e reclamações: tumultos e falta de funcionários para organizarem o fluxo.

Antes de iniciar a análise dos dados coletados na pesquisa de campo, realizaremos algumas considerações que julgamos importante.

Realizamos 45 entrevistas, por amostragem. Recorremos à pesquisa de Bógus e Pasternak sobre a estrutura social na metrópole e as categorias socioocupacionais, de modo a estabelecer um comparativo dos dados da nossa pesquisa com os dados da Região Metropolitana de São Paulo para verificar se nossa amostra era compatível com tal perfil.

As entrevistas que realizamos serviram para ilustrar alguns aspectos específicos dos usuários da Linha 10-Turquesa. Gostaríamos de traçar um perfil mais aprofundado dos usuários, mas o tempo não favoreceu nossa expectativa, visto que as entrevistas foram aplicadas nos horários de pico.

3.5. Análise dos dados da pesquisa de campo

O quadro a seguir constituiu um parâmetro para orientar nosso trabalho de campo de modo a contemplar a diversidade dos usuários em seu movimento de ida e volta ao trabalho. A segunda etapa da nossa pesquisa de campo concentrou-se mais no período da manhã, quando o fluxo é mais intenso. No período da tarde o fluxo encontra-se mais disperso.

Quadro 3: Distribuição dos usuários entrevistados de cada estação por faixa etária, sexo, horário (período), estação e sentido da viagem:

Faixa etária	Sexo		Estações nas quais foram realizadas as entrevistas	Manhã 05h30 às 08h30		Tarde 17h00 às 20h00		Total de entrevistas Por estação
				Sentido		Sentido		
	M	F		Brás	RGS	Brás	RGS	
De 18 a 28 anos	7	11	Rio Grande da Serra	6	-	-	-	6
			Ribeirão Pires	5	-	-	-	5
			Mauá	10	1	-	-	11
De 29 a 39 anos	2	10	Pref. Celso Daniel Santo André	5	1	1		7
			São Caetano do Sul	-	-	-	4	4
40 anos ou mais	11	4	Tamanduateí	-	-	-	4	4
			Brás	-	-	-	8	8
Total	20	25	Total de entrevistas na linha 10-Turquesa					45

Fonte: elaboração própria

Nas estações terminais, Rio Grande da Serra e Brás, os formulários foram aplicados somente nas plataformas de embarque. Nas demais estações, os mesmos foram aplicados em ambas as plataformas de acordo com o horário e o sentidos da viagem, ou seja, no período da manhã as entrevistas foram realizadas nas plataformas sentido Brás, e no período da tarde, nas plataformas sentido Rio Grande da Serra.

Ao realizar o trabalho de campo terminamos por seguir a dinâmica do fluxo, de acordo com o horário. Por este motivo, há concentração de algumas estações, como Mauá e Brás.

Iremos apontar os dados que apresentam maior relevância para traçar o perfil dos usuários da Linha 10-Turquesa, como renda, ramo de ocupação, escolaridade, integração com outros meios de transporte e a avaliação dos usuários quanto aos serviços prestados pelos trens da CPTM.

Destacaremos a maioria das profissões ou ocupações dos usuários entrevistados, por entender que este item aponta a diversidade dos mesmos.

Apresentaremos algumas categorias sócio ocupacionais (Quadro 2), de modo a estabelecer uma relação entre as profissões/ ocupações dos trabalhadores por nós pesquisados com os demais trabalhadores da Região Metropolitana de São Paulo.

Quadro 4: Categorias sócio ocupacionais utilizadas por estudos do Observatório das Metrópoles

Dirigentes	Grandes empregadores Dirigentes do setor público Dirigentes do setor privado
Profissionais de nível superior	Profissionais autônomos de nível superior Profissionais empregados de nível superior Profissionais estatutários de nível superior Professores de nível superior
Pequenos empregadores	Pequenos empregadores
Ocupações médias	Ocupações de escritório Ocupações de supervisão Ocupações técnicas Ocupações de saúde e educação Ocupações de segurança, justiça e correio Ocupações artísticas e similares
Trabalhadores do terciário	Trabalhadores do comércio Prestadores de serviços especializados
Trabalhadores do secundário	Trabalhadores manuais da indústria moderna Trabalhadores manuais da indústria tradicional Trabalhadores manuais de serviços auxiliares Trabalhadores manuais da construção civil
Trabalhadores do terciário não especializado	Prestadores de serviços não especializados Empregados domésticos Ambulantes e biscateiros
Agricultores	Agricultores

Fonte: www.observatóriodasmetropoles.net- 20

Quadro 5: Profissão/ ocupação dos usuários entrevistados:

Profissão/ Ocupação	Quantidade
Administrador de empresas	1
Agente de apoio socioeducativo	1
Agente de organização escolar	1
Ajudante	1
Analista de marketing	1
Analista de negócios	1
Assistente administrativo	3
Auxiliar de farmácia	1
Bancário	2
Cuidadora (de idoso)	2
Designer gráfico	3
Docente	1
Eventos artísticos	3
Fisioterapeuta	1
Frentista	1
Líder de equipe	3
Motorista	1
Operador de estacionamento	1
Operador de processos químicos	1
Operador de SAC	1
Operador de telemarketing	1
Pedreiro	2
Pintor de paredes	1
Psicóloga	2
Recepcionista	1
Serralheiro	1
Supervisor	2
Técnico contabilidade	1
Técnico de enfermagem	1
Técnico de qualidade	1
Telefonista	1
Vigilante	1
Total	45

Fonte: elaboração própria- 2015

A comparação dos quadro 2 e 3, indica que a profissão /ocupação dos entrevistados é bastante diversificada, pois encontramos trabalhadores tanto do nível superior e médio, como trabalhadores do terciário, especializados e não especializados. Entretanto, o fato mais significativo é que, em sua grande maioria, são trabalhadores do setor de serviços. Conforme mostra a tabela 1:

Tabela 1: Distribuição dos usuários entrevistados por estação e ramo de ocupação:

Estação	Ramo de Ocupação		
	Comércio	Serviços	Indústria
Rio Grande da Serra	1	2	3
Ribeirão Pires	1	4	-
Mauá	-	10	1
Pref. Celso Daniel Santo André	2	4	1
São Caetano	1	3	-
Tamanduateí	2	2	-
Brás	1	6	1
Total	8	31	6

Fonte: elaboração própria

Embora a tabela 2 se refira ao período de 2000 a 2010, é possível verificar que os dados dos trabalhadores do ABC acompanham a tendência dos demais da RMSP:

Tabela 2: Evolução das categorias sócio ocupacionais, 2000 a 2010 (%)

Categorias sócio ocupacionais	2000	2010
Dirigentes	2,79	1,79
Profissionais de nível superior	7,82	12,64
Pequenos empregadores	2,08	1,31
CATEGORIAS SUPERIORES	12,69	15,74
CATEGORIAS MÉDIAS	29,97	28,51
Trabalhadores do terciário	18,75	19,06
Trabalhadores do secundário	24,01	21,68
Trabalhadores do terciário não especializados	16,16	15,72
CATEGORIAS POPULARES	58,92	56,46
Ocupações agrícolas	0,5	0,61
Total	100,00%	100,00%

Fonte: Censos de 2000 e 2010; ajuste do Observatório das Metrópoles- 2015

De acordo com a tabela, entre 2000 e 2010 a proporção de dirigentes do território da Grande São Paulo diminuiu quase 40%. Os profissionais de nível

superior continuam a crescer, apresentando um aumento percentual de 5%. O percentual de categorias médias teve uma leve queda, em razão da queda entre os pequenos empregadores. Entre os trabalhadores do terciário, houve um aumento de quase 2% em função do aumento dos trabalhadores do comércio, enquanto que o percentual dos trabalhadores de serviços especializados diminuiu. Os trabalhadores do secundário continuam apresentando queda, chegando a quase 10% no período de 2000 a 2010. Houve, ainda, aumento do emprego formal e uma redução dos trabalhadores do terciário não especializado. (Bógus, L. e Pasternak, S., 2015).

Tabela 3: Distribuição dos usuários entrevistados por estação e renda familiar:

Renda familiar			
Estação	Até 3 salários mínimos	Mais de 3 a 10 salários mínimos	Mais de 10 a 20 salários mínimos
Rio Grande da Serra	4	2	-
Ribeirão Pires	3	2	-
Mauá	3	6	-
Pref. Celso Daniel Santo André	2	5	-
São Caetano	3	1	-
Tamanduateí	1	-	2
Brás	5	3	-
Total	21	19	2

Fonte: elaboração própria

Observação: 3 usuários recusaram-se a responder a faixa de renda.

A tabela a seguir aponta a tendência em relação à renda, verificada no período de 2000 a 2010, na RMSP.

Tabela 4: Renda domiciliar e per capita por grande sócio ocupacional, em salários mínimos

Categorias sócio ocupacionais	Renda média domiciliar	Renda média per capita
	2010	2010
Dirigentes	46,73	17,61
Profissionais de nível superior	19,49	7,04
Pequenos empregadores	22,33	7,60
Ocupações médias	9,81	3,13
Trabalhadores do terciário	6,29	1,82
Trabalhadores do secundário	5,35	1,52
Trabalhadores do terciário não especializados	5,21	1,60

Fonte: Censos de 2000 2 2010; ajuste do Observatório das Metrópoles- 2014

Os dados da tabela 4 permitem observar que a renda domiciliar dos dirigentes aumentou significativamente entre 2000 e 2010, enquanto que houve uma diminuição em praticamente todas as demais categorias. Em relação à renda per capita, verifica-se situação semelhante; aumento da renda dos dirigentes, enquanto há queda em todas as outras categorias sócio ocupacionais. (Bógus, L. e Pasternak, S., 2015).

Apesar de já terem se passado cinco anos, os dados relativos à renda do período de 2000 a 2010 nos auxiliam na comparação dos usuários entrevistados da nossa pesquisa com os trabalhadores da RMSP.

3.6. Caracterização dos usuários de acordo com as estações

Tabela 5: Distribuição dos usuários entrevistados por estação e escolaridade:

	Escolaridade				
Estação	Ensino Fundamental (completo ou incompleto)	Ensino Médio (completo ou incompleto)	Superior (incompleto ou em curso)	Superior Completo	Pós-Graduação
Rio Grande da Serra	-	4	-	1	1
Ribeirão Pires	1	2	1	1	-
Mauá	2	3	4	2	-
Pref. Celso Daniel Santo André	1	1	2	3	-
São Caetano	1	2	1		-
Tamanduateí		2		1	1
Brás	1	2	3	1	1
Total	6	16	11	9	3

Fonte: elaboração própria

A tabela 5 possibilita comparar a escolaridade dos usuários entrevistados de acordo com cada estação da Linha 10-Turquesa. Considerando os entrevistados como um todo, identificamos que a maioria cursou Ensino

Médio, completo ou incompleto, embora uma boa parte deles declarou ter cursado Ensino superior, completo ou incompleto.

Tabela 6: Distribuição dos usuários entrevistados por estação e integração com outros transportes:

Integração do trem com outros meios de transportes					
Estação	Trem/ Ônibus	Trem/ Metrô	Trem/ Trem	Trem/ A pé	Trem/ Outros
Rio Grande da Serra	3	-	-	3	-
Ribeirão Pires	3	-	-	1	1 carona
Mauá	6	5	1	1	-
Pref. Celso Daniel Santo André	3	1	1	2	2 carona
São Caetano	3	-	-	1	-
Tamanduateí	2	3	1	1	-
Brás	4	6	1	1	-
Total	24	15	4	10	3

Fonte: elaboração própria

Observação: Alguns usuários realizam integração com mais de um tipo de transporte.

A tabela 6 mostra que a grande maioria dos usuários entrevistados realizam integração com outros meios de transporte.

Na Estação Rio Grande da Serra, encontramos muitos usuários que realizam o trajeto de suas casas até a estação de trem à pé. As integrações com os ônibus se destacam, embora um número significativo de usuários realiza integração com o metrô.

Tabela 7: Distribuição dos usuários entrevistados por estação e tempo gasto no trajeto casa-trabalho:

Tempo gasto no trajeto casa-trabalho				
Estação	Até 30 min.	Mais de 30 min. a 1 hora	Mais de 1 hora a 01h30 min.	Mais de 01h30 min. a 2 horas ou mais
Rio Grande da Serra	-	5	1	-
Ribeirão Pires	2	2	1	-
Mauá	1	3	4	4
Pref. Celso Daniel Santo André	-	4	1	2
São Caetano	-	1	1	2
Tamanduateí	1	-	2	1
Brás	-	-	6	2
Total	4	14	16	11

Fonte: elaboração própria

De acordo com a tabela 7 a maioria dos usuários entrevistados levam de 1 hora até 1 hora e meia para chegar ao trabalho, embora um número significativo declarou demorar mais de 1 hora e meia até 2 horas ou mais no trajeto casa-trabalho.

Se somarmos o tempo gasto por estes trabalhadores no trajeto casa-trabalho à sua jornada de trabalho (tabela 7) é possível ter uma dimensão do desgaste físico, e mesmo mental dos mesmos, visto que a maioria enfrenta uma jornada de mais de 8 a 10 horas de trabalho, conforme ilustra a tabela 8.

Tabela 8: Distribuição dos usuários entrevistados por estação e jornada de trabalho:

	Jornada de trabalho			
Estação	Até 6 horas	Mais de 6 a 8 horas	Mais de 8 a 10 horas	Sem horário fixo
Rio Grande da Serra	-	3	3	-
Ribeirão Pires	1	1	2	1
Mauá	2	4	4	1
Pref. Celso Daniel Santo André	1	3	2	1
São Caetano	-	1	3	-
Tamanduateí	1	-	3	-
Brás	1	-	7	-
Total	6	12	24	3

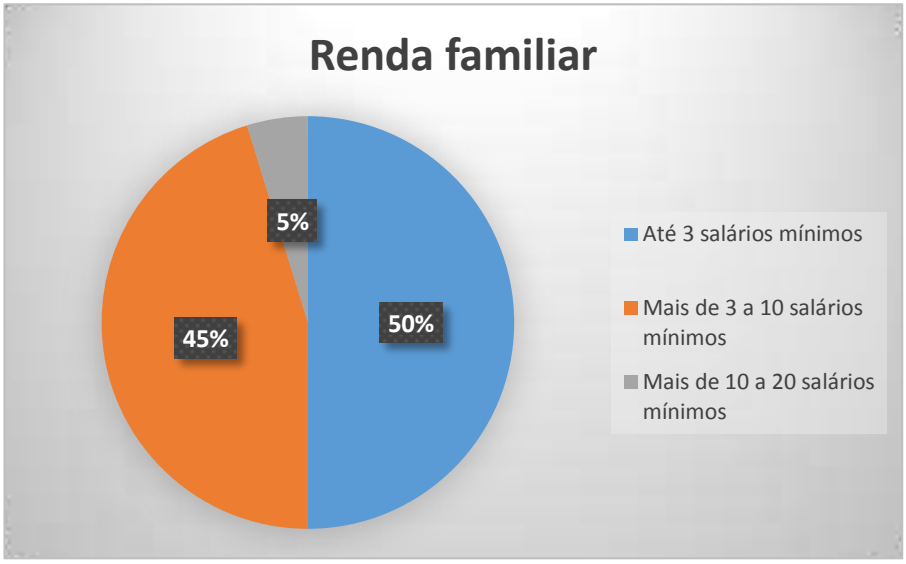
Fonte: elaboração própria

3.7. Caracterização dos usuários da Linha 10-Turquesa

Realizarmos análise dos usuários da Linha 10 Turquesa por estação buscando mostrar que embora residentes na mesma região, o Grande ABC, há diferenças significativas entre eles, assim como entre as estações.

Passaremos agora ao exame das características dos usuários trabalhadores da Linha 10-Turquesa, considerando a região do ABC como um todo.

Gráfico 3: Renda familiar dos usuários entrevistados, em porcentagem:



Fonte: elaboração própria

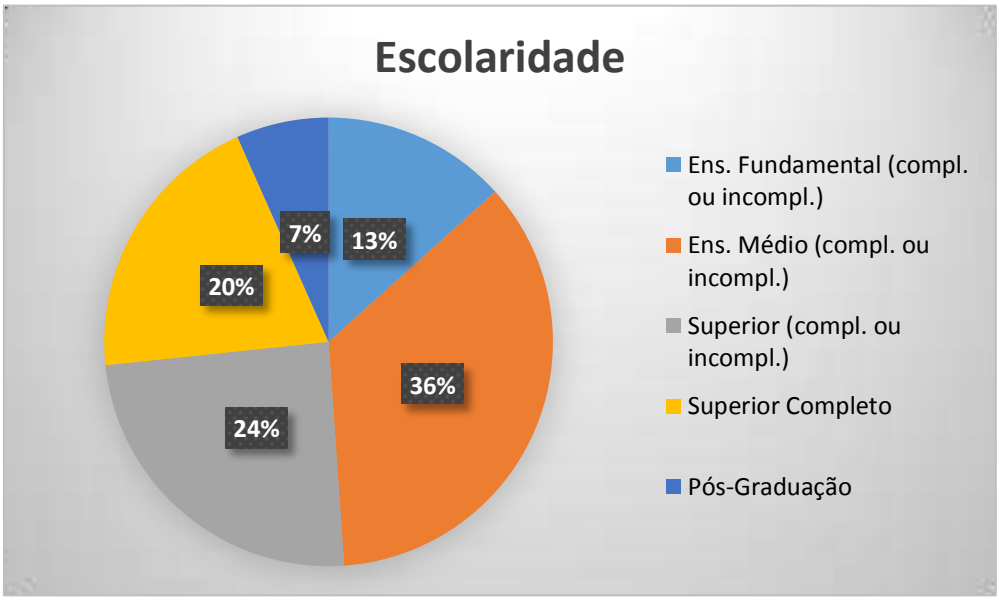
Quanto à **renda familiar**, identificamos que a metade dos usuários entrevistados da Linha 10-Turquesa têm rendimentos de até 3 salários mínimos. Estes dados justificam, em parte, o grande número de pessoas que realizam parte de seu trajeto a pé. Somente 3% dos usuários recebem mais de 10 a 20 salários mínimos; e o restante, 45% declarou rendimentos de mais de 3 a 10 salários mínimos.

A Pesquisa de Mobilidade 2013 mostrou que as pessoas de baixa renda realizam viagens por modo coletivo. Esta pesquisa aponta um crescimento do transporte sobre trilhos entre os modos de viagem, como também aumento das viagens individuais, a pé ou de bicicleta, entre as pessoas de baixa renda. (Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Principais Resultados, Pesquisa Domiciliar, Cia do Metro de São Paulo, dezembro de 2013).

Nossa pesquisa revelou que muitos usuários da Linha 10-Turquesa realizam parte de suas viagens a pé, tendência apontada na Pesquisa de Mobilidade 2013: 13.708 pessoas na RMSP realizam suas viagens a pé - que é

também um modo individual de locomoção - apresentando aumento de 9% no período entre 2007 e 2012. (Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Principais Resultados, Pesquisa Domiciliar, Cia do Metro de São Paulo, dezembro de 2013).

Gráfico 4: Escolaridade dos usuários entrevistados, em porcentagem:



Fonte: elaboração própria

Com relação à **escolaridade**, 36% dos usuários da Linha 10-Turquesa cursaram Ensino Médio (completo ou incompleto); 24% não concluíram ou estão cursando o Ensino Superior; 20% concluíram o Ensino Superior; 13% cursaram o Ensino fundamental (completo ou incompleto); somente 7% dos entrevistados cursaram Pós-Graduação.

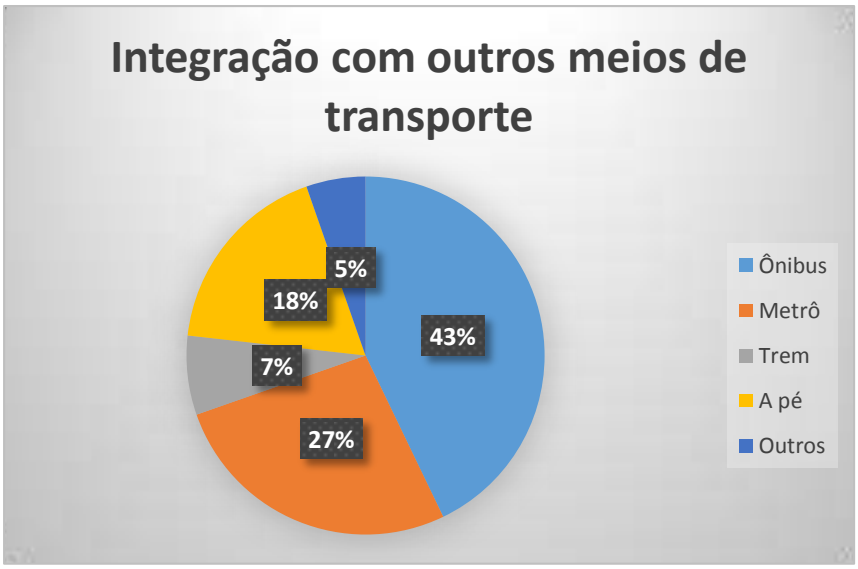
A Pesquisa de Mobilidade 2013 apontou que as viagens por motivo de educação aumentaram 6%, sendo realizadas tanto pelos modos coletivos quanto individuais. (Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Principais Resultados, Pesquisa Domiciliar, Cia do Metro de São Paulo, dezembro de 2013).

No período da tarde, a partir das 17 horas, é muito comum a presença de estudantes nos trens, até porque há dois grandes centros universitário nas

imediações da ferrovia: na Estação Utinga, conforme citamos anteriormente, e a Universidade Federal do ABC, nas imediações das estações Prefeito Saladino e Prefeito Celso Daniel- Santo André. Além do fato do trânsito ser extremamente congestionado neste horário, a opção de locomoção por modo trem é uma alternativa viável, sobretudo aos estudantes de baixa renda.

Embora a região do ABC apresente um número razoável de instituições de ensino superior inclusive uma federal, a UFABC, a maior parte destes estabelecimentos encontram-se localizados na Cidade de São Paulo.

Gráfico 5: Usuários entrevistados que realizam integração com outros meios de transporte, em porcentagem:



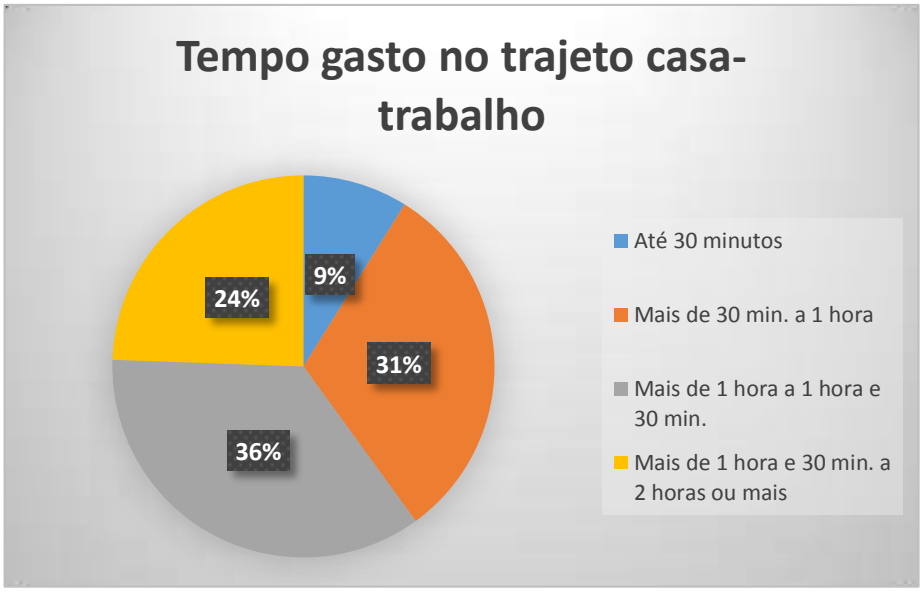
Fonte: elaboração própria

Quanto à **integração com outros meios de transporte**, é notável que a maioria dos usuários da linha 10-Turquesa utiliza outro meio de transporte além do trem. Destes, 43% realizam integração com ônibus, 27% com o metrô, 18% realizam parte de seu trajeto a pé, 7% realizam integração com outro trem, e 5% realizam integração com outro tipo de transporte. Estes “outros” são carona, carro próprio ou bicicleta.

Comparando os dados da nossa pesquisa com a Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo verificamos que os usuários

da Linha 10-Turquesa apresentam as mesmas tendências, ou seja, somente 14% dos usuários dos trens não realizam nenhuma transferência entre modos de transporte; 41% realizam uma transferência; 38% realizam duas transferências e 7% realizam até três transferências. (Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Principais Resultados, Pesquisa Domiciliar, Cia do Metro de São Paulo, dezembro de 2013).

Gráfico 6: Tempo gasto pelos usuários entrevistados no trajeto casa-trabalho, em porcentagem:



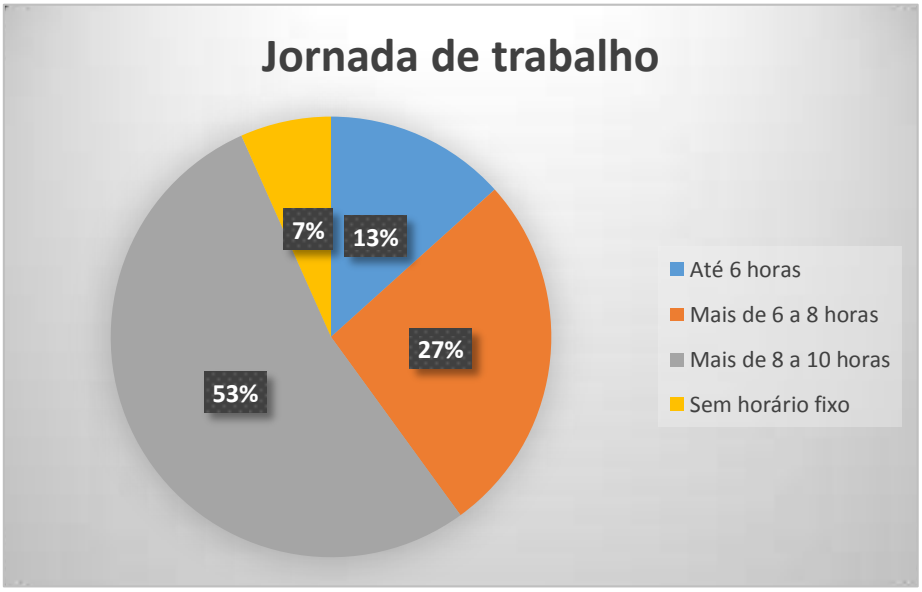
Fonte: elaboração própria

Os gráficos 6 e 7 ilustram dados relativos ao tempo gasto pelos usuários em seu trajeto casa-trabalho e à sua jornada de trabalho. Apesar de serem informações distintas, entendemos que ambas se complementam na medida em que influenciam de forma direta no desgaste dos trabalhadores, sem contar as condições de transporte, que serão analisadas mais adiante.

Os dados referentes ao **tempo gasto no trajeto casa-trabalho** revelam a precariedade dos transportes coletivos, visto que 36% dos usuários levam até 1 hora e 30 minutos para chegar ao seu local de trabalho; 31% gastam até 1 hora e, quase 1/3 destes trabalhadores demoram 2 horas ou mais para chegarem em seus respectivos locais de trabalho. Apenas 9% chegam ao trabalho levando apenas meia hora, provavelmente aqueles que não realizam

integração com outros meios de transporte ou que vão de carona até a estação de trem.

Gráfico 7: Jornada de trabalho dos usuários entrevistados, em porcentagem:



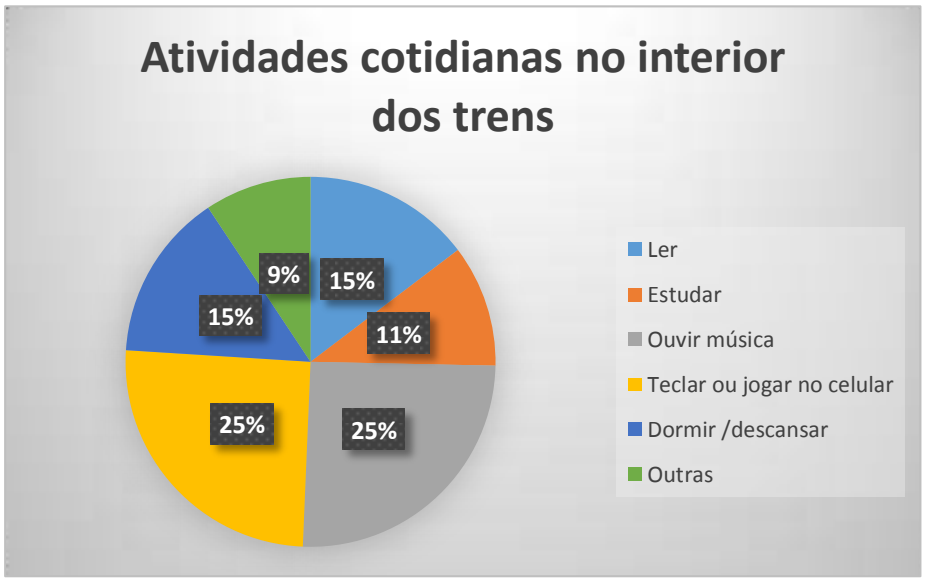
Fonte: elaboração própria

Se somarmos o tempo gasto no deslocamento de ida e volta ao trabalho à **jornada de trabalho**, considerando que o dia tem 24 horas, iremos constatar que alguns trabalhadores gastam, aproximadamente 14 horas de seu dia, visto que 53%, ou seja, mais da metade dos usuários trabalham até 10 horas por dia. Destes, 27% trabalham até 8 horas por dia; 13% trabalham até 6 horas e 7% não têm horário fixo de trabalho.

As extensas jornadas de trabalho dos trabalhadores por nós pesquisados refletem a baixa qualificação profissional associada a ausência de organização sindical. Antunes aponta a tendência à expansão da subproletarização do trabalho, que pode ser verificada nas formas de trabalho precário, parcial, temporário, subcontratado, terceirizado, vinculados à economia formal, entre outras modalidades. (Antunes, 2011).

Esta situação é reflexo das transformações nas relações de trabalho, caracterizada pela expansão do desemprego estrutural que atinge o mundo em escala global. (Antunes, 2011).

Gráfico 8: Atividades cotidianas realizadas pelos usuários entrevistados, em porcentagem:



Fonte: elaboração própria

Embora a primeira fase da nossa pesquisa de campo tenha analisado as **atividades cotidianas** dos usuários nos trens e nas estações, alguns aspectos somente foram percebidos na segunda parte da pesquisa, enquanto nos deslocávamos de uma estação, ou de um campo para outro, visto que estivemos atentos à tudo o que acontecia. Além de buscar um detalhamento dos usuários em suas particularidades, buscamos também sanar quaisquer detalhes que pudessem ter escapado na primeira fase da pesquisa e fizemos descobertas significativas.

As entrevistas confirmaram uma observação que já havíamos constatado na primeira fase da pesquisa: a maioria dos usuários utilizam o tempo durante as viagens com atividades relacionadas ao uso do celular. Como os aparelhos atuais possibilitam amplas possibilidades de uso, neste

caso, somente perguntando para saber, exatamente, que tipo de uso estes usuários dos trens fazem de seus aparelhos. Nossa pesquisa constatou que 50% dos usuários utilizam o celular durante as viagens no trem, sendo que metade ouve música e a outra metade troca mensagens ou joga.

É interessante observar que 30% dos usuários utilizam o tempo de suas viagens no trem lendo ou descansando, enquanto que o restante estuda ou se ocupa com outras atividades.

Em relação à estas “outras” atividades podemos mencionar algumas que chamaram nossa atenção. Observamos que muitas mulheres realizavam sua maquiagem, no trem, principalmente no período da manhã e algumas utilizavam apetrechos, como curvador de cílios. Assim, no meio da correria do dia-a-dia, na luta para atender às suas necessidades, estas mulheres demonstraram ser possível manter sua feminilidade e humanização.

3.8. Opinião dos usuários quanto aos serviços prestados pela CPTM

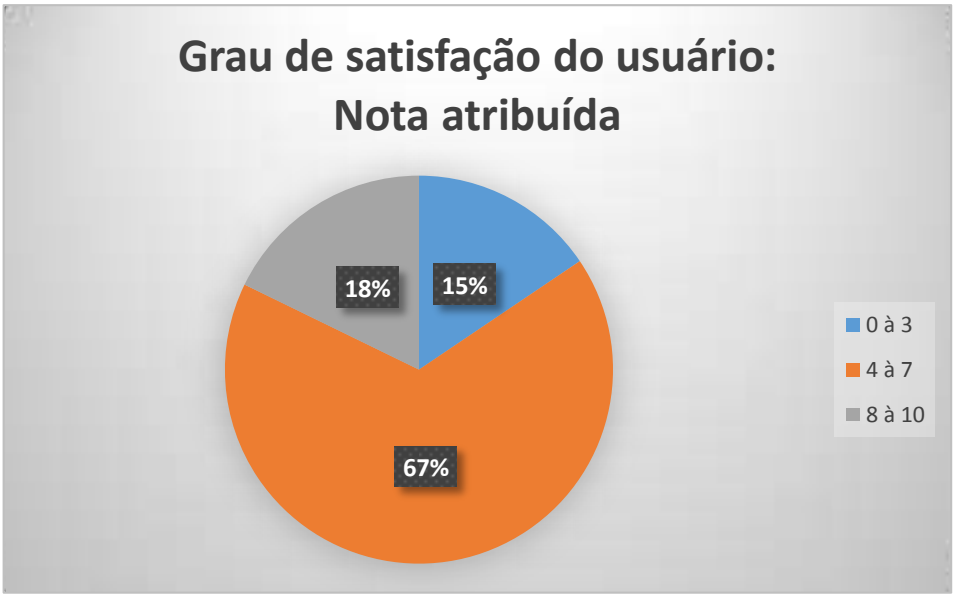
O quadro a seguir é uma síntese das respostas que apareceram com frequência na fala dos entrevistados, numeradas de acordo com a quantidade de vezes que se repetiram nas respostas às perguntas abertas.

Quadro 4: Avaliação dos usuários entrevistados quanto aos serviços da CPTM:

Pontos positivos		Pontos negativos	
Rapidez	37	Lotação	32
É o único meio disponível	16	Lentidão, falhas técnicas	21
Pontualidade, eficiência	13	Atrasos	19
Economia	13	Falta de funcionários que orientam o fluxo	17
Facilidade de acesso à outros municípios	10	Estação e trens sucateados, Necessidade de modernização	16
Comodidade- praticidade	9	Tumultos, falta de segurança, falta de eficiência	12
Fugir do trânsito	8	Não atende à demanda	11
Ar condicionado, limpeza	4	Finais de semana poucos trens	5
Integração com o metrô	4	Encurtamento do trajeto	3
Total	114	Total	136

Fonte: elaboração própria

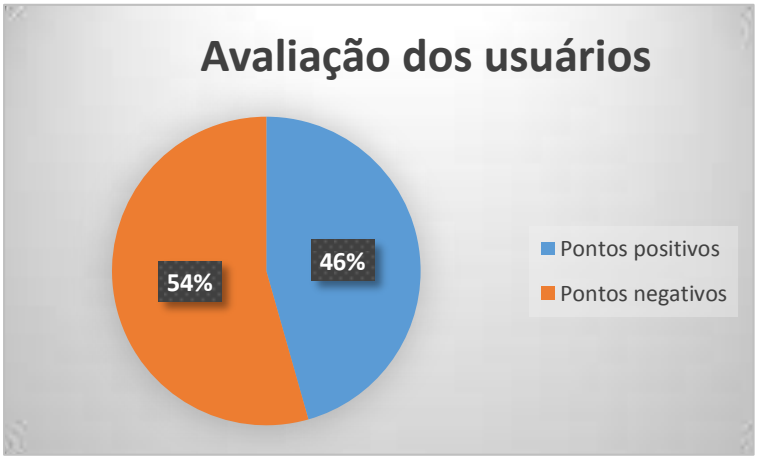
Gráfico 9: Grau de satisfação dos usuários entrevistados com o transporte realizado pelos trens. Nota em número e porcentagem:



Fonte: elaboração própria

É interessante observar que, apesar de se declararem satisfeitos com o transporte realizado pelos trens, quando perguntado sobre os pontos positivos e negativos dos serviços prestados pela CTPM a maioria dos usuários apontou mais pontos negativos (Quadro 4). Dentre os principais aspectos negativos, destacaram-se a lotação dos trens, lentidão, falhas técnicas e atrasos.

Gráfico 10: Avaliação dos trens pelos usuários, em porcentagem:



Fonte: elaboração própria

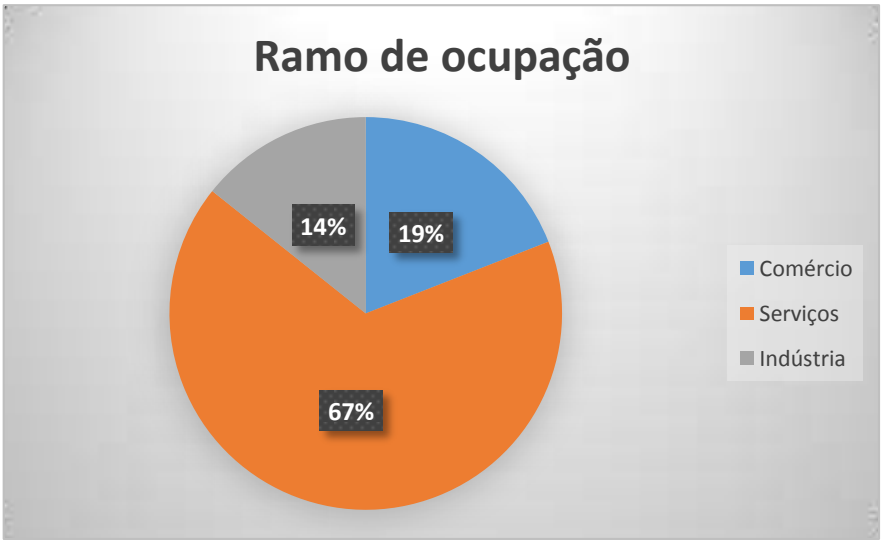
A maioria dos usuários avaliou razoavelmente bem os serviços prestados pelos trens: 67% atribuíram nota de 4 a 7; 18% atribuíram nota de 8 a 10 e 15% atribuíram nota de 1 a 3.

Entretanto, quando pedimos para que os usuários destacassem os pontos positivos e negativos quanto aos serviços prestados pelos trens da CPTM, apesar da pequena diferença nos percentuais, prevaleceram os pontos negativos, 54% contra 46% dos pontos positivos.

Quanto aos pontos positivos, o item mais elogiado foi a rapidez. Um item que chamou nossa atenção foi um significativo número de pessoas declarar que o trem é o único meio de transporte disponível. Vários moradores de Rio Grande da Serra declararam realizar o percurso de suas casas até a estação a pé. Muitos usuários avaliaram positivamente os serviços prestados pelos trens destacando a economia de dinheiro e de tempo; alguns referiram-se à facilidade de acesso aos outros municípios e outros fatores, que constam no quadro 2.

Em relação aos pontos negativos, o item de mais destacado foram as lotações das composições, o tempo de espera, lentidão, falhas técnicas, falta de organização da CPTM e dos funcionários responsáveis pela organização do fluxo, tumultos, falta de segurança e de eficiência e reclamações de que os trens não atendem à demanda. Um fato bastante revelador de todos estes problemas, presente na fala de grande parte dos entrevistados, relaciona-se ao sucateamento dos trens e à necessidade de modernização.

Gráfico 11: Ramo de ocupação dos usuários entrevistados, em porcentagem:



Fonte: elaboração própria

Nossa pesquisa revelou que a maioria dos usuários da Linha 10-Turquesa, 80%, trabalham no setor terciário da economia; destes 62% têm como **ramo de ocupação** o setor de serviços e 18%, no comércio. O restante, 13% trabalham na indústria e 7% em outras atividades. As profissões, ou ocupações destas pessoas são bastante diversificadas.

Este resultado reflete a tendência apontada por Antunes (2011) e tratada no primeiro capítulo deste estudo, o crescimento do setor terciário em diversos ramos de ocupação, que abrangem tanto o trabalhador especializado como aqueles chamados pelo autor de precários.

Como exemplo de trabalhadores precários em nosso campo de pesquisa podemos mencionar os vendedores ambulantes, que vivem do comércio ilegal no interior dos trens.

Considerações finais

Procuramos salientar a importância dos trens metropolitanos para o movimento pendular casa-trabalho, visto que os mesmos possuem capacidade de transportar grande quantidade de pessoas, além de atingirem longos e diversificados percursos, contribuindo, assim, para amenizar os problemas no trânsito.

As abordagens que serviram de suporte ao nosso estudo são aquelas relacionadas ao estudo da cidade em seus amplos aspectos, em especial, sobre metrópole e cidade, segregação sócio espacial, reprodução da força de trabalho, meios de consumo coletivo, transportes, movimento pendular casa-trabalho, além de questões relacionadas aos desafios das políticas urbanas.

A partir de uma retrospectiva histórica, destacamos o papel da ferrovia no processo de metropolização de São Paulo e construção de um sistema de cidades, além de sua importância como integrante dos meios de transporte de massa e principal meio de transporte coletivo de acesso aos centros empregadores para os moradores da região do ABC, com destaque para o movimento pendular casa x trabalho.

Pontuamos alguns dos principais problemas relacionados à mobilidade urbana, destacando os congestionamentos no trânsito, que têm como principal motivo a desproporção entre os transportes coletivos e os individuais, sobretudo o automóvel, com o predomínio dos últimos. Algumas medidas como a criação de faixas exclusivas para os ônibus e ciclovias constituem alternativas, mas o mais provável é que a solução encontra-se na melhoria dos transportes coletivos.

Realizamos pesquisa de campo nas principais estações da Linha 10-Turquesa que nos auxiliou compreender a problemática que envolve o movimento pendular dos trabalhadores do ABC paulista. Esta, possibilitou ampliarmos a caracterização dos seus usuários, observar suas principais dificuldades, sua opinião sobre os serviços prestados pelos trens da CPTM e as atividades cotidianas no interior do trem e das estações.

Nossa pesquisa de campo foi dividida em duas etapas. A primeira consistiu na observação do campo de modo a observar o cotidiano das estações e dos trabalhadores, suas principais dificuldades e as atividades que estes desenvolvem no interior dos trens, durante as viagens em seu trajeto casa-trabalho. Na segunda etapa da pesquisa realizamos entrevistas nas principais estações de cada município.

Na Estação Rio Grande da Serra, que é a última estação da Linha 10 Turquesa, o trem demora o dobro do tempo para chegar, não por conta da distância, mas porque para cada dois trens que chegam até a Estação Mauá somente um vai até a Estação Rio Grande da Serra. Ao chegar nesta estação os trens já se encontram com todos os assentos ocupados pelos usuários da Estação Ribeirão Pires, que embarcam no sentido oposto de seu destino, justamente para poderem viajar sentados.

Não é sem motivo que, nas respostas dos usuários em relação aos pontos negativos e positivos dos serviços prestados pelos trens da CPTM, as principais reclamações referem-se à lotação, tempo de espera e atrasos. Além disso, muitos entrevistados da Estação Rio Grande da Serra declararam que o trem é o único meio de transporte disponível. A maioria dos usuários da Estação Rio Grande da Serra realizam integração com outro ônibus e mesmo a pé. A maioria gasta, aproximadamente, 1 hora em seu trajeto casa-trabalho e enfrenta uma jornada de trabalho que varia entre 8 e 10 horas de trabalho.

A Estação Ribeirão Pires, enfrenta condições semelhantes no que diz respeito à quantidade de trens que chegam até a mesma, ou seja, somente metade dos trens que chegam até Mauá chegam até esta estação, que é a penúltima estação em relação à estação terminal Rio Grande da Serra.

Assim as mesmas reclamações quanto a atrasos e tempo de espera também são justas. Os usuários da Estação Ribeirão Pires também realizam integração com outros meios de transporte, no caso com ônibus e gastam entre 30 minutos e 1 hora para chegar até o local de trabalho. Quanto a jornada de trabalho, varia entre 6 e 10 horas de trabalho.

A estação Mauá, apesar de ser atendida pelo dobro de trens das duas estações anteriores, Rio Grande da Serra e Ribeirão Pires, os mesmos não dão conta de atender à demanda. Esta estação é uma das mais tumultuadas

da Linha 10 Turquesa e um indicativo desta situação é a grande quantidade de funcionários que se esforçam para organizar o fluxo.

A maioria dos usuários da Estação Mauá realiza integração com outros meios de transporte, principalmente ônibus e metrô. Estes usuários gastam entre 1 hora e 1 hora e 30 minutos para chegar ao local de trabalho. Alguns demoram 2 horas ou mais para enfrentar uma jornada de trabalho que vai de 8 até 10 horas.

A Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André é uma das mais bem atendidas pelos trens da CPTM, pois todos os trens que saem da Estação Brás chegam passam por esta estação. Além dos trens, seus usuários contam também com inúmeras linhas de ônibus no Terminal Metropolitano que fica em frente à estação.

Muitos usuários da Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André realizam integração com outros meios de transporte, principalmente ônibus, embora muitos chegam à estação à pé e até de bicicleta, visto que há um bicicletário ao lado. Com relação ao tempo gasto no trajeto casa-trabalho, a maioria gasta até 1 hora para chegar ao trabalho e enfrentam uma jornada de trabalho que varia entre 8 e 10 horas de trabalho. A Estação Prefeito Celso Daniel- Santo André é um local de acessível, do ponto de vista dos transportes, pois a mesma fica no meio de dois terminais de ônibus, por isso atende usuários dos diversos municípios do ABC e também de São Paulo.

Muitos dos usuários da Estação São Caetano do Sul não residem no município, estando ali de passagem. A maioria realiza integração com ônibus, gasta de 1 até 2 horas no trajeto casa-trabalho e trabalham entre 8 e 10 horas. A estação também conta com um Terminal de ônibus, o que facilita o acesso de seus usuários.

A maioria dos usuários da Linha 10-Turquesa reside no próprio município onde foi realizada a entrevista ou em suas imediações. As estações São Caetano, conforme já mencionamos, Tamanduateí e Brás, constituem exceção, principalmente as duas últimas.

As estações Tamanduateí e Brás, pelo fato de proporcionarem integração com metrô, concentram grande quantidade de pessoas em qualquer horário ou dia da semana, mas são locais de passagem.

De todas as estações da Linha 10-Turquesa, a Estação Brás é a mais movimentada. Além de possibilitar integração com o metrô e inúmeras linhas de ônibus, a Estação Brás possibilita, também o acesso à outras linhas de trem. Assim, apresenta grande fluxo em ambos os sentidos da viagem. Como ocorre nas demais estações, o maior fluxo ocorre nos horários de pico, tanto no período da manhã quanto de tarde.

Nossa pesquisa apontou que a maioria dos usuários dos trens da Linha 10-Turquesa realiza integração com outros meios de transporte, com predomínio dos ônibus (43%). O metrô é utilizado por 27% dos usuários, enquanto que um número significativo (18%) realiza parte de seu deslocamento no trajeto casa-trabalho a pé. O restante realiza integração com outras linhas de trem, carona e outras modalidades de transporte, como motocicleta e bicicletas.

Algumas estações da CPTM possuem bicicletários, possibilitando a integração dos usuários deste meio de transporte com o trem, uma iniciativa simples, mas que pode ser uma alternativa para o transporte, mais econômica, saudável e racional. Infelizmente, nem todos os bicicletários são administradas pela CPTM, por isso, não são gratuitos, o que provavelmente constitui obstáculo aos usuários de baixa renda. A iniciativa privada, como ocorre em outras esferas do serviço público, tira proveito da situação e oferece estacionamento não somente às bicicletas, mas também aos automóveis. Isto ocorre nas estações Tamanduateí e em Santo André, onde muitos usuários deixam seus veículos no estacionamento do shopping center, que fica ao lado da ferrovia, o que significa um comprometimento de sua renda, ainda que estes ajudem a amenizar o caos do trânsito.

Constatamos que metade dos usuários da Linha 10-Turquesa, 50%, têm renda familiar de até 3 salários mínimos. Quanto à escolaridade, 36% dos usuários cursaram o Ensino Médio, completo ou incompleto; 44% possuem nível superior completo, incompleto ou em curso.

Além do trem, 82% dos usuários da Linha 10-Turquesa realizam integração com outros meios de transporte, sendo que 43% destes utilizam ônibus para chegar até à estação de trem ou até o seu local de trabalho. Muitos realizam seus deslocamentos de casa até a estação ou até o trabalho a pé. Este dado relaciona-se muito mais à renda do que a proximidade de suas

casas até a estação, ou desta até o seu local de trabalho. O que resulta desta situação é um longo tempo de deslocamento, que associado à jornada de trabalho causa um grande desgaste físico e emocional ao trabalhador. Nossa pesquisa apontou que os usuários levam entre 1 e 2 horas para chegarem até o seu local de trabalho, onde enfrentam uma jornada de trabalho que varia de 8 a mais de 10 horas.

Apesar disso, a maioria avaliou razoavelmente bem os serviços prestados pelos trens, atribuindo nota entre 4 e 7, elogiando vários pontos como rapidez, economia de tempo e de dinheiro, facilidade de acesso a outros municípios e pontualidade. Quando se tratou de pontuar os pontos negativos, estes tiveram um percentual de 8% a mais em relação aos pontos positivos. As maiores reclamações, que contradizem muitos dos pontos ditos positivos, foram aquelas relacionadas aos atrasos e lentidão, que em grande parte estão relacionados com falhas técnicas, falta de manutenção, sucateamento dos trens e das estações, falta de organização da CPTM e de funcionários para orientarem o fluxo e evitar tumultos. Porém, as maiores reclamações ficaram por conta da lotação e da inoperância dos trens quanto ao atendimento da demanda.

Para aliviar o desgaste do longo trajeto que muitos percorrem, metade destes usuários aproveitam o seu tempo de viagem ocupando-se principalmente com atividades relacionadas ao uso do celular, ouvindo música, trocando mensagens, jogando ou todas ao mesmo tempo. Muitos aproveitam o tempo para ler, dormir, descansar e estudar e outras atividades que não tiveram tempo de realizar em casa, como fazer a maquiagem, além de conversar com outros passageiros.

Nossa pesquisa apresentou semelhanças com as tendências apontadas na Pesquisa de Mobilidade da RMSP realizada em 2013 em diversos aspectos, dentre os quais julgamos importante destacar a presença de uma pequena parcela de pessoas de renda mais alta nos transportes coletivos.

Os usuários dos trens da Linha 10-Turquesa apresentam características bastante diversificadas em relação ao ramo de ocupação, abrangendo diversos segmentos sociais: Assistente administrativo, Designer gráfico, Líder de equipe, Supervisor, Psicóloga, Pedreiro, Cuidadora (de idoso), Bancário, Administrador de empresas, Docente de ensino superior, Técnico de

enfermagem e atividades ligadas às artes, para mencionar apenas alguns exemplos. Os trens, que até pouco tempo eram destinados às pessoas de baixa renda, são agora utilizado por pessoas de rendas mais altas. Estas buscam alternativas para fugirem do trânsito caótico das grandes cidades.

Apesar dos problemas relacionados ao atraso tecnológico, ao percorrerem longas distâncias, os trens possibilitam aos usuários o deslocamento para áreas distantes em menos tempo. Além de chegarem mais rápido em seus destinos, os trens são muito mais econômicos, considerando as longas distâncias percorridas e as possibilidades de integração gratuita com o metrô.

Do ponto de vista ambiental, os trens constituem uma alternativa mais racional pelo fato de transportarem grande número de pessoas, possibilitando, assim, a retirada de enorme quantidade de veículos de circulação. Deste modo, os trens contribuem para amenizar a poluição, além de melhorar o trânsito nas cidades.

Identificamos em nossa pesquisa a necessidade de amenizar os transtornos do movimento pendular casa-trabalho, a partir de investimentos voltados à modernização dos trens metropolitanos e ações para incentivar o uso dos transportes coletivos. Entendemos que a melhoria do transporte coletivo é o primeiro e o mais importante passo para amenizar o caos no trânsito.

Esperamos que nossa pesquisa possa contribuir para estudos voltados ao atendimento das demandas do transporte ferroviário e ressaltar a necessidade de políticas públicas que priorizem os transportes coletivos em detrimento do transporte individual, sobretudo o automóvel.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, Ricardo. *Adeus Trabalho?: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*, 15ª edição, São Paulo, Ed. Cortez, 2011.

BÓGUS, L. M. M. e PASTERNAK, S. São Paulo: *Transformações na ordem urbana*, Letra Capital Ed., Rio de Janeiro, 2015.

CASTELLS, M. (1972). *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 4ª Ed., 1983.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – *Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo*, 2013.

ENGELS, F. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*; Ed. Boitempo, São Paulo, 2008.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*, Rio de Janeiro, Ed. Fundo de Cultura, 1959.

GOTTDIENER, M. *A teoria da crise de reestruturação soco espacial: o caso dos Estados Unidos*. In VALLADARES e PRETECEILLE (coords.). *Reestruturação urbana, tendências e desafios*. São Paulo/ Rio de Janeiro, Nobel/ Iuperj, 1990.

HARVEY, D. *O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas.* Revista Espaço e Debates, nº 2. São Paulo, Cortez, 1982.

HELLER, A. *Estrutura da vida cotidiana*. IN: *O quotidiano e a história*. Rio de Janeiro, ed. Paz e Terra, 1972

IANNI, Octávio. *Estado e planejamento econômico no Brasil*, Civilização Brasileira, 6. Ed. R.J., p. 320, 1996.

JUNIOR, Caio Prado. *Evolução Política do Brasil*. Ed. Brasiliense, 1983

LANGENBUCH, Jürgen Richard; *A estruturação da Grande São Paulo*. Rio de Janeiro. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1971.

LEFEBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno.* São Paulo: Ed. Ática,1980.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Moraes, 1991.

LEFEBVRE, Henri**.** *O pensamento marxista e a cidade. Ed*. Ulisseia, 1972.

LENCIONI, Sandra. *Mudanças na metrópole de São Paulo (Brasil) e transformações industriais.* In: Revista do Departamento de Geografia. Nº 12. S.P., FFLCH-USP, p. 27-42, 1998.

LOJKINE, Jean. *O Estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARTINS, José S. *O senso comum e a vida cotidiana*. IN: A sociabilidade do homem simples. São Paulo, Hucitec, 2000.

MARTINS, José S. *A ferrovia e a modernidade em São Paulo: a gestação do ser dividido*. Revista USP, São Paulo, n.63, p. 6-15, setembro/novembro, 2004.

MATOS, Odilon Nogueira. "Café e ferrovias". Ed. Alfa Ômega, S.P, 1973.

MARX, Karl. *O capital, crítica da economia política*. Livro I, Vol. I. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.

MORSE, Richard. *Formação Histórica de São Paulo*. SP. DIFEL, 1970.

OLIVEIRA, Francisco de, *O Estado e o urbano no Brasil*, in Caderno de Debates 2. Cidades e conflito: o urbano na produção do Brasil contemporâneo, Rio de Janeiro, 2013.

PRETECEILLE, E. *Cidades globais e segmentação social*. In: RIBEIRO, L. C. Q. e SANTOS JR, O. A. dos (orgs.). *Globalização, fragmentação e reforma urbana*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1994.

REIS, Nestor G. *Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil*, São Paulo, Ed. Pioneira e Ed. Universidade de São Paulo, 1968.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*, São Paulo, Ed. Nobel, 1987.

SENNETT, Richard. *A corrosão do caráter: as consequências do trabalho no novo capitalismo*. Ed. Record. Rio de Janeiro, 2012.

SINGER, Paul I. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1968.

STEFANI, Célia R. B., *O Sistema Ferroviário Paulista: Um Estudo Sobre A Evolução Do Transporte De Passageiros Sobre Trilhos*. Dissertação de Mestrado, Geografia, USP, São Paulo, 2007.

VASCONCELOS, Eduardo A., ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos. *Sistema de Informação da Mobilidade*, 2011.

VÉRAS, Maura P. B. *O bairro do Brás em São Paulo: um século de transformações do espaço urbano ou diferente versões da segregação social*. Tese doutorado, Ciências Sociais, PUC-SP, São Paulo, 1991.

VÉRAS, Maura P.B. *A nov(a) (c)idade do gelo: notas perplexas sobre os novos nômades urbanos*. *São Paulo em Perspectiva*. São Paulo, Fundação Seade, 1987.

VÉRAS, Maura P. B. *Trocando Olhares: uma introdução à construção sociológica da cidade*. São Paulo, Studio Nobel/Educ, 2000.

VÉRAS, Maura P. B. e BÓGUS, Lúcia M. M*, A reorganização metropolitana de São Paulo: espaços sociais no contexto da globalização*, Cadernos Metrópoles N.º 3, 2000.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institut, 1998.

VILLAÇA, Flávio. *Rede de Transporte Sobre Trilhos na Região Metropolitana de São Paulo*, Relatório de Pesquisa, FAPESP, 2005.

SITES:

Letras e Cifras: www.cifras.com.br. ALBUQUERQUE, Kleber; *Xi, De Pirituba A Santo André*. (Festival de Música Popular Brasileira, Rede Globo), 2000.

Letras e Cifras: www.cifras.com.br. LOBOS, Heitor Villa (Música), GULLAR, Ferreira (Letra), *Trenzinho Caipira*, 1887-1859.

Letras e Cifras: www.cifras.com.br. NASCIMENTO, Milton; Encontros e despedidas.

Prefeitura Municipal de Santo André. www.santoandre.sp.gov.br.

www.cptmnews.blogspot.com.br/p/linha-10-turquesa.

http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/12/1568176-linha-turquesa-da-cptm-tem-circulacao-prejudicada-na-grande-sp.shtml.

http://www.cptm.sp.gov.br/noticias/Pages/V%C3%A1-de-trem-ao-Festival-do-Chocolate-de-Ribeir%C3%A3o-Pires.aspx.

http://www.mauamemoria.com.br.

http://www.metodista.br/rronline/noticias/2014/05/haitianos.

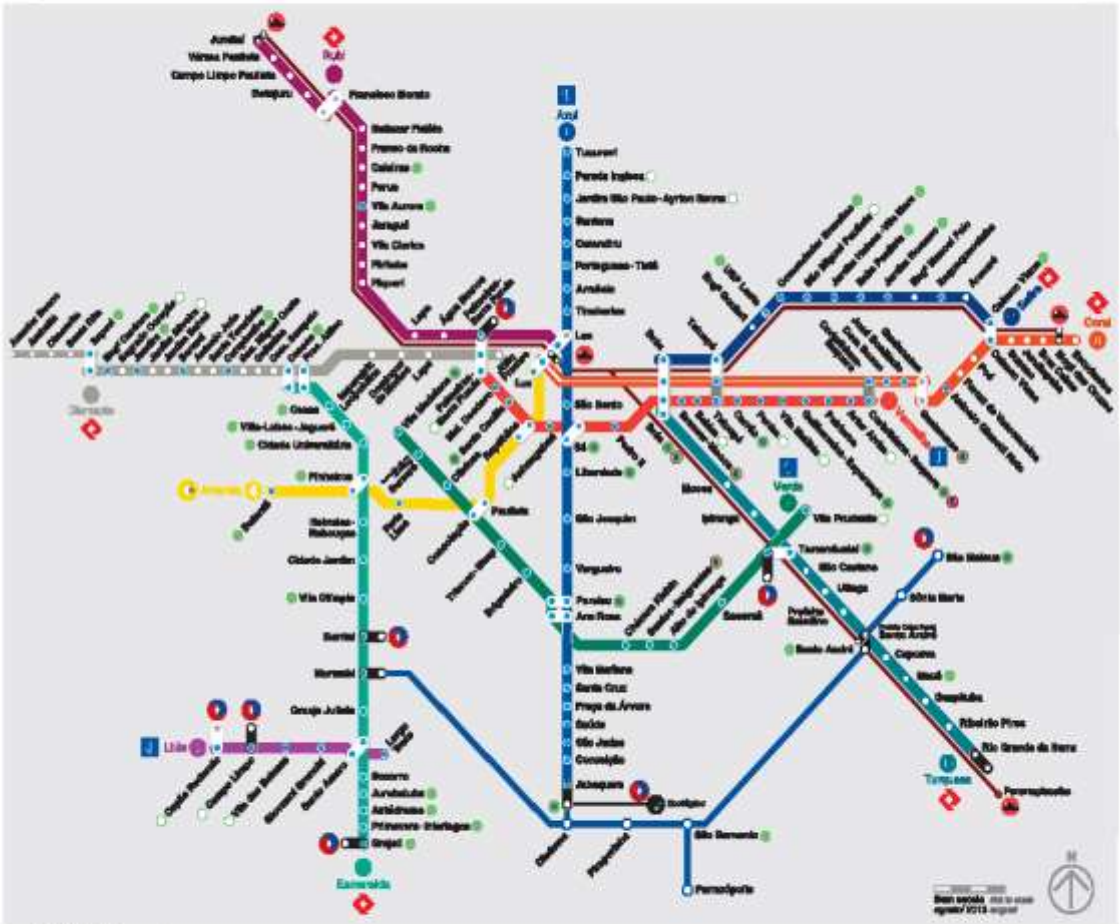
http://meutransportecptm.blogspot.com.br/p/linha-10-turquesa.html.

http://www.avilainglesa.com.

https://i.ytimg.com/vi/b-NE55sxV5I/maxresdefault.jpg

Mapa do Transporte Metropolitano

Metropolitan Transport Network



Legenda *Legend*

Linha 1 · Azul *Line 1-Blue*	METRÔ
Linha 2 · Verde *Line 2-Green*	METRÔ
Linha 3 · Vermelha *Line 3-Red*	METRÔ
Linha 4 · Amarela *Line 4-Yellow*	VIAQUATRO
Linha 5 · Lilás *Line 5-Lilac*	METRÔ
Linha 7 · Rubi *Line 7-Ruby*	CPTM
Linha 8 · Diamante *Line 8-Diamond*	CPTM
Linha 9 · Esmeralda *Line 9-Emerald*	CPTM
Linha 10 · Turquesa *Line 10-Turquoise*	CPTM
Linha 11 · Coral *Line 11-Coral*	CPTM
Linha 11 · Coral - Expresso Leste *Line 11-Coral - East Express*	CPTM
Linha 12 · Safira *Line 12-Sapphire*	CPTM
Linha de Ônibus Especial *Especial Bus Line*	CPTM
Expresso Turístico *Touristic Express*	CPTM
Ponte ORCA - tarifada *Orca Shuttle Service*	EMTU
Corredor Metropolitano de Ônibus ABD *ABD Metropolitan Bus Corridor*	EMTU

Terminal Metropolitano de Ônibus *Metropolitan Bus Terminal*	
Estação *Station*	
Integração - gratuita *Integration - Free Interchange*	
Integração - tarifada *Integration - Paid Interchange*	
Integração - gratuita: Horário Especial (veja no site: METRÔ/CPTM) *Integration - Free interchange during off-peak hours (see website: METRÔ/CPTM)*	
Estações com elevador *Station with elevator*	
Paraciclos *Bike Attaching Post*	
Bicicletário *Bike Parking Terminal*	
Bicicletário com empréstimo de bicicleta *Bike Parking & Rental Terminal*	
FÁCIL Estacionamento de Carro Integrado *Integrated Car Parking*	
FÁCIL Estacionamento de Carro Integrado/ Paraciclos *Integrated Car Parking/ Bike Attaching Post*	

Informações úteis *Useful Information*

CPTM	www.cptm.sp.gov.br	0800 055 0121
EMTU	www.emtu.sp.gov.br	0800 724 0555
METRÔ	www.metro.sp.gov.br	0800 770 7722
VIAQUATRO	www.viaquatro.com.br	0800 770 7100

CPTM EMTU METRÔ

GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO
Secretaria dos Transportes Metropolitanos