

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

HENRIQUE ROCHA DO NASCIMENTO

Segregação e mobilidade urbana:

O exemplo da Vila Carmela, um bairro periférico em Guarulhos - SP

São Paulo
2020

HENRIQUE ROCHA DO NASCIMENTO

Segregação e mobilidade urbana:

O exemplo da Vila Carmela, um bairro periférico em Guarulhos - SP

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia, da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo; para a conclusão do curso de bacharelado.

Orientadora: Profa. Dra. Simone Scifoni

São Paulo
2020

HENRIQUE ROCHA DO NASCIMENTO

Segregação e mobilidade urbana:

O exemplo da Vila Carmela, um bairro periférico em Guarulhos - SP

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia, da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo; para a conclusão do curso de bacharelado.

Orientadora: Profa. Dra. Simone Scifoni

Data: __/__/____

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Simone Scifoni

Prof.(a) Dr.(a)

Prof.(a) Dr.(a)

São Paulo

2020

Agradecimentos

Agradeço em primeiro lugar à minha família. Meus pais: Célia e César, os quais sempre me apoiaram e incentivaram, com seu amor e carinho. Também a minha tia Cátia, e meu falecido tio Adilson.

Agradeço também a todos os meus amigos da Vila Carmela e região, com quem pude viver parte importante da minha vida, e conviver conhecendo e explorando o nosso bairro.

Agradeço a todos os amigos e companheiros da Incubadora Tecnológica de Cooperativas Populares da USP, pois nossos momentos de estudo, práticas e convivências me ajudaram a escrever este trabalho.

E, finalmente, agradeço a minha companheira, Patrícia, cujo apoio e incentivo foram essenciais para que eu pudesse escrever este trabalho.

RESUMO

Este trabalho busca compreender o problema da mobilidade urbana na metrópole paulista a partir da perspectiva dos moradores de bairros periféricos em municípios da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), que enfrentam longas jornadas entre suas casas e seus trabalhos, jornada esta que representa um sofrimento para estes moradores. Para tal apresento o estudo de caso da Vila Carmela, um bairro na periferia de Guarulhos, que como muitos outros na RMSP é um exemplo de como o deslocamento casa-trabalho se apresenta como uma ferramenta de expropriação do tempo dos trabalhadores e para manter o padrão de segregação. E como tal padrão foi produzido pelo Estado e pelo capital imobiliário ao adotar o modelo de loteamentos periféricos enquanto solução para o problema de demanda de moradias gerado pelo fenômeno da industrialização em São Paulo.

Palavras-chave: periferia; mobilidade urbana; segregação.

ABSTRACT

This work aims to comprehend the problem of urban mobility in the metropolis of São Paulo from the perspective of the dwellers of peripheral neighbourhoods of municipalities of the Metropolitan Region of São Paulo (RMSP), who face long journeys commuting, which represents suffering for these dwellers. For that I present the case study of Vila Carmela, a neighbourhood in the periphery of Guarulhos, that such as others in the RMSP is an example of how commuting can be a tool for the expropriation of the time of the workers and to keep the pattern of segregation. And how that pattern was produced by the State and real estate capitalists when adopted the model of peripheral allotments as a solution to the problem of the demand for housing generated by the phenomenon of industrialization in São Paulo.

Keywords: periphery; urban mobility; segregation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mancha Urbana de Guarulhos	11
Figura 2 - Mapa da expansão urbana de Guarulhos.	13
Figura 3 - Município de Guarulhos e seus bairros oficiais, com o bairro de Bonsucesso destacado em azul.....	15
Figura 4 - Casas autoconstruídas na Vila Carmela	18
Figura 5 - Imagem de satélite V. Carmela e V. Nova Bonsucesso (2005)	19
Figura 6 - Imagem de satélite da região de Bonsucesso, com destaque para os bairros e rodovias.....	20
Figura 7 - V. Carmela vista a partir da Rua Minduri.....	22
Figura 8 - Imagem de satélite do trajeto desde a V. Carmela até o metrô Armênia, com a linha destacada em azul.....	27
Figura 9 - Ponto final do ônibus, na V. Carmela.	28
Figura 10 - Trajeto do ônibus dentro do bairro até chegar à Via Dutra.	29
Figura 11 - Trecho entre o trevo de Bonsucesso e a rodovia Hélio Smidt.	30
Figura 12 - Trecho entre o Pq. Cecap, no canto superior direito, e o centro do município de Guarulhos.	31
Figura 13 – Trecho percorrido no município de São Paulo.....	32

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
1 - VILA CARMELA, UM BAIRRO PERIFÉRICO EM GUARULHOS.....	10
1.1 - Os Moradores da Vila Carmela	22
2 - A MOBILIDADE URBANA PARA OS MORADORES DA VILA CARMELA E A RELAÇÃO COM O MODELO PERIFÉRICO	26
2.1 - Relato e observações sobre o trajeto da linha 167 - Vila Carmela/Metrô Armênia	26
2.2 - Mobilidade urbana e o modelo periférico.....	34
3 - O TRANSPORTE PÚBLICO E A EXPROPRIAÇÃO DO TEMPO: IMPACTOS NO COTIDIANO	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	44

INTRODUÇÃO

Um problema que faz parte do cotidiano de milhões de pessoas que vivem nas periferias da metrópole paulista é sem dúvida o tempo gasto no deslocamento entre suas casas e os seus locais de trabalho, que são, em geral, distantes. Não é incomum que os moradores destes bairros relatem que passam até 4 horas fazendo esse trajeto diariamente, é uma parcela de tempo considerável do dia.

Na prática isso significa que o morador da periferia tem menos tempo para outras atividades do que uma pessoa que mora mais próxima ao centro. Menos tempo para descanso, lazer, estudo e até mesmo para atividades que são essenciais para a reprodução da vida, como o sono, e o tempo para se alimentar de maneira adequada.

Neste trabalho iremos observar este problema a partir de um estudo de caso da Vila Carmela, um bairro periférico de Guarulhos, onde muitos moradores diariamente se deslocam para a capital paulista para trabalhar e estudar, e para realizar esse deslocamento utilizam uma linha de ônibus da EMTU denominada 167 - Vila Carmela/Metrô Armênia. Este trajeto tem cerca de 30 km, e demora de uma a duas horas para ser feito, dependendo do horário do dia.

Para tentar compreender este problema a partir da perspectiva deste bairro periférico devemos nos fazer algumas perguntas, a primeira delas é sobre o processo de formação deste bairro, e tentar entender porque se formaram estes bairros tão distantes do centro e quais são algumas de suas características.

A segunda questão que iremos investigar é como se dá a mobilidade urbana para os moradores deste bairro, isto é: para onde esses moradores se deslocam? Para que se deslocam? De que forma fazem isso? Quanto tempo levam? Esses questionamentos servem para que a gente possa entender quais são as condições que se impõem ao trabalhador periférico em relação a mobilidade urbana a partir da experiência que eles experimentam diariamente nesta linha de ônibus.

E finalmente devemos nos perguntar quais são os impactos e significados deste deslocamento diário que realizam os moradores deste bairro. O que representa para eles passar até 4 horas de seu dia indo e voltando de seu trabalho? Como isso afeta a sua relação com o bairro, e com a cidade de uma maneira mais ampla?

O objetivo deste trabalho é problematizar esse fenômeno, e compreender como o processo de formação da metrópole paulistana gerou este tipo de problema, e como isso afeta o cotidiano das pessoas que vivenciam essa realidade.

Para isso, realizei uma pesquisa bibliográfica acerca dos temas de mobilidade urbana, periferia e também sobre o município de Guarulhos e o bairro Vila Carmela. Além da pesquisa bibliográfica foi feito um levantamento de dados e mapas, a fim de nos ajudar a compreender em números o processo de crescimento populacional que ocorreu ao longo do século XX na metrópole paulista. E por fim um trabalho de campo, que foi realizado na própria linha de ônibus que é um dos objetos deste trabalho, para que possam ser realizadas observações sobre o trajeto que percorrem os moradores que utilizam essa linha diariamente, bem como, poder realizar entrevistas com esses moradores.

Assim, dividirei este trabalho em três capítulos. No primeiro tratarei de apresentar o bairro Vila Carmela, o seu processo de formação, que se deu relacionado ao fenômeno da industrialização de São Paulo e a construção da rodovia Pres. Dutra. Suas principais características enquanto um bairro periférico formado a partir de loteamentos de grandes sítios distantes do centro. E também apresentar os moradores deste bairro, que são em sua maioria trabalhadores migrantes.

No segundo capítulo iremos tratar da questão da mobilidade urbana, tendo como estudo de caso a linha da EMTU 167, e seus usuários, moradores da Vila Carmela, tratando o tema a partir da experiência destes. Além disso, trarei um relato sobre o trajeto que realiza este ônibus, que começa num bairro periférico e termina no centro de São Paulo.

E por fim, no terceiro capítulo iremos tratar do impacto causado por este problema de mobilidade urbana no cotidiano destes sujeitos sociais, das experiências de humilhação social vivenciadas no transporte público. Também trataremos da expropriação do tempo de vida dos trabalhadores que acontece através da jornada de deslocamento diária de casa para o trabalho, e como essa falta de tempo está ligada com o empobrecimento destes moradores. Enfim, iremos nos aprofundar no que significa perder tantas horas do dia se deslocando.

1 - VILA CARMELA, UM BAIRRO PERIFÉRICO EM GUARULHOS

Antes de falar do bairro Vila Carmela é importante situá-lo, pois é parte de um município que faz parte da região metropolitana de São Paulo, o município de Guarulhos, e por isso, está ligada à complexa dinâmica desta metrópole.

O município de Guarulhos é o segundo maior do Estado de São Paulo em população, com aproximadamente 1,3 milhões de habitantes, e o quarto maior PIB. Tem um importante papel no ordenamento urbano da Metrópole de São Paulo, é onde se localiza o aeroporto internacional de São Paulo e hoje também é um grande polo industrial na metrópole paulista, principalmente às margens das rodovias Pres. Dutra e Ayrton Senna. E apesar disso é um município profundamente desigual, e pode-se observar uma segregação entre sua parte leste e oeste, como pode-se ver na Figura 1, a seguir.

A parte que está a oeste do Aeroporto de Guarulhos, e está mais próxima da zona norte da capital, e a bairros da zona leste da capital que estão mais próximos do Centro, como a Penha, por exemplo, na parte oeste de Guarulhos é onde fica o centro do município, é uma área mais densa populacionalmente, e com maior grau de verticalização dos imóveis e onde se concentra a grande parte dos serviços e comércios do município.

Figura 1 - Mancha Urbana de Guarulhos



Fonte: Google. Destaque do Autor

E a outra área é a que está a leste do Aeroporto de Guarulhos, que está mais afastada da capital, e também do centro do Município, esta área é composta por bairros relativamente mais recentes, com algumas áreas industriais, mas principalmente é composta por bairros residenciais, em geral, de classe média baixa e de migrantes. Podemos defini-la como uma área periférica do município, enquanto um espaço que é fruto direto da determinação do capital sobre a cidade, sendo a periferia constituída enquanto um espaço de reprodução da força de trabalho.

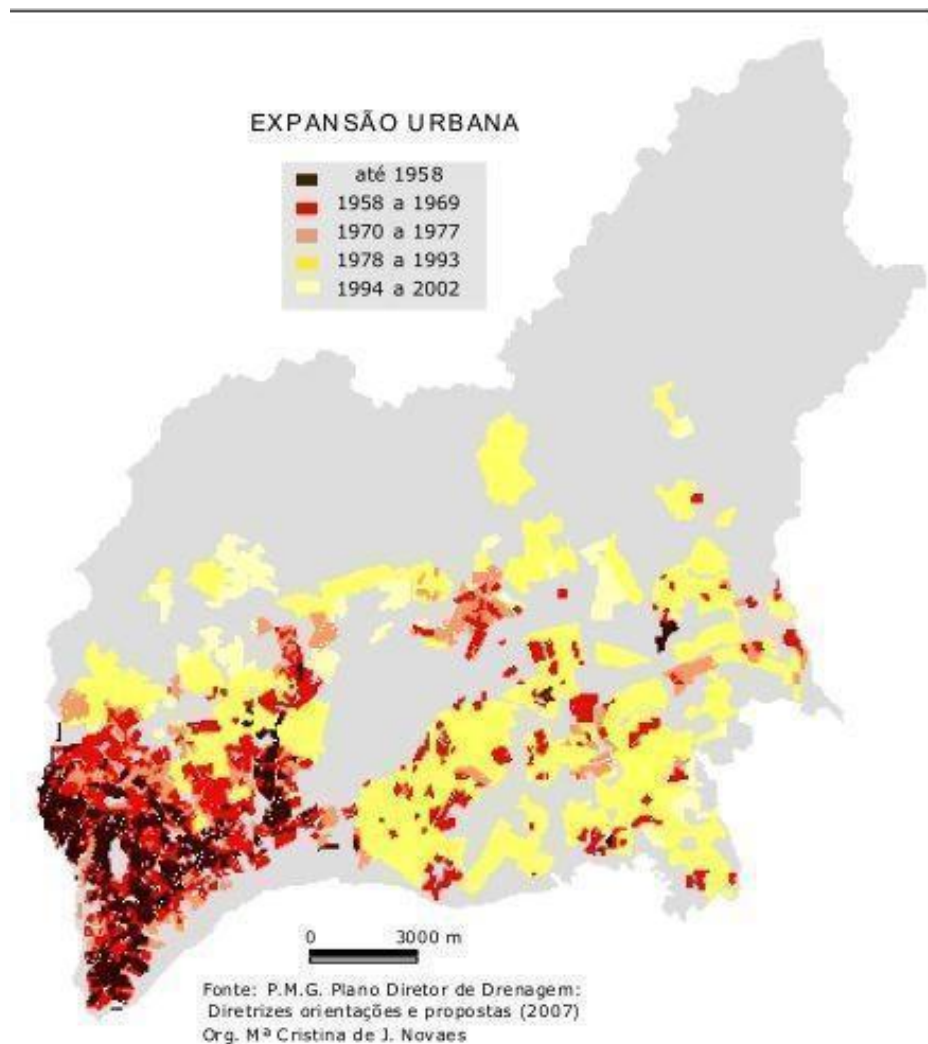
A maior parte dos bairros desta parte do município tiveram sua ocupação mais contundente nos finais dos anos 80 e o início dos anos 2000, como apontado por Novaes (2012), em sua tese de mestrado: “...muitos loteamentos estabeleceram-se

após a chegada da Via Dutra, (...) os quais foram ocupados de forma intensa entre 1978 e 1993, sobretudo, nas partes norte, nordeste e leste do município”.

Na Figura 2, a seguir, pode-se constatar os diferentes momentos da expansão urbana de Guarulhos. O primeiro concentra-se na porção oeste do município e se dá antes de 1958, e está ligado ao início do processo de industrialização de Guarulhos, com a chegada da Via Dutra, que na época de sua inauguração era um projeto inovador de um novo tipo de rodovia, que eram as auto-estradas, e tinha como objetivo fazer a ligação rápida entre São Paulo e Rio de Janeiro. As margens da rodovia, próximo a capital, instalaram-se as primeiras indústrias, como a Philips e a Olivetti, Nec, Steola, entre outras. Além disso, é importante apontar também a implantação da Cidade Satélite Industrial de Cumbica, em 1946 (Gama, 2010). Eram indústrias que demandavam um grande número de trabalhadores, o que impulsionou o início do crescimento populacional do município, com a chegada de migrantes.

O segundo momento se dá a partir do final dos anos 70, e ocorre na parte leste do município, este momento está ligado à expansão da indústria que ocorreu no município ao longo dos anos 70, e à construção do aeroporto internacional de Guarulhos, que foi inaugurado em 1985.

Figura 2 - Mapa da expansão urbana de Guarulhos.



É interessante notar que o momento em que se forma a maioria dos bairros da porção leste do município, que é a partir dos anos 70, se dá no momento em há um número expressivo de migrantes chegando ao município. Como podemos observar na seguinte tabela.

Tabela 1 – Comparação entre o crescimento vegetativo a migração em Guarulhos entre 1970 e 2000

PERÍODO	Vegetativo	Migração
1970/1980	32,49%	67,51%
1980/1991	68,83%	31,17%
1991/2000	56,58%	43,52%

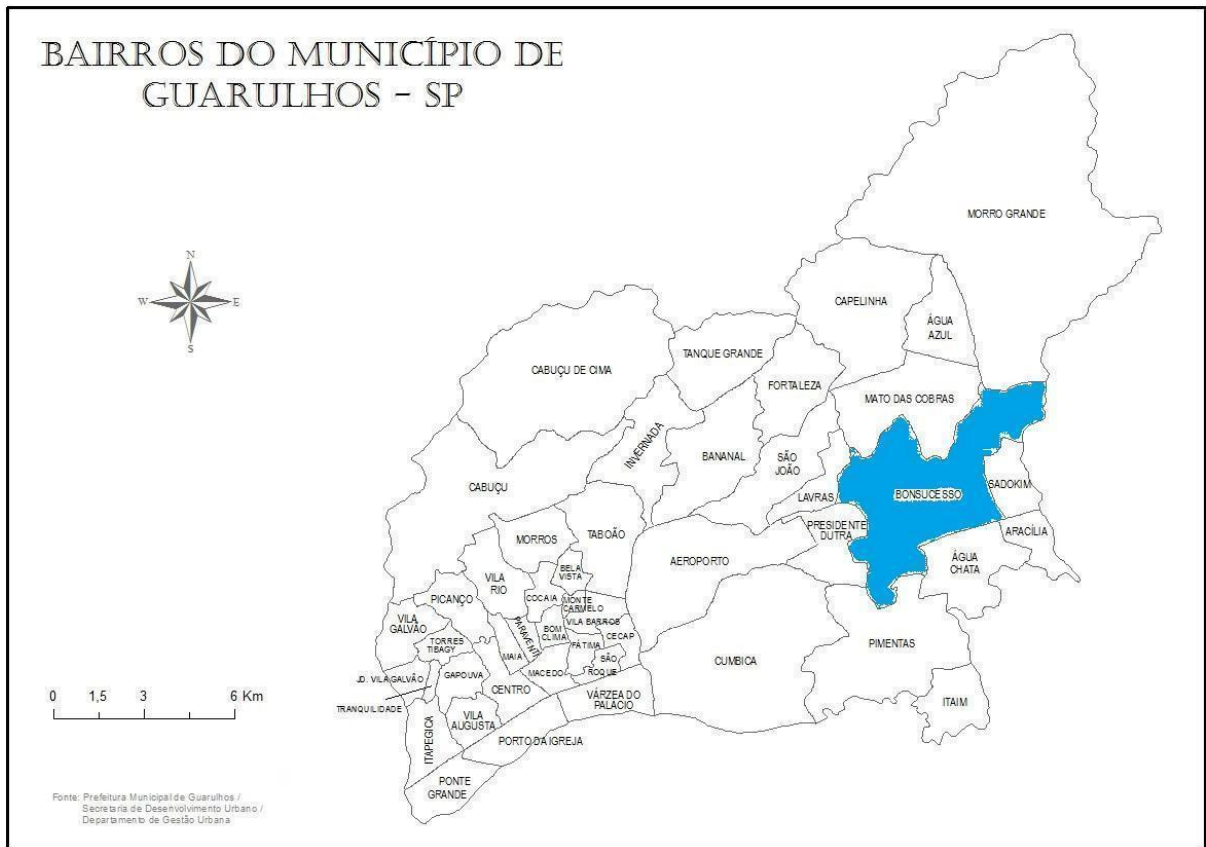
Fonte: Fundação SEADE, 1992 – PMG

Em alguns dos bairros desta porção leste do município de Guarulhos há registros mais antigos de ocupação, como por exemplo no bairro Lavras, onde, como o próprio nome já denuncia, houve garimpo de ouro, na época colonial. E também a região de Bonsucesso, que no séc. XVI já era uma vila portuguesa, hoje em dia inclusive ainda há uma igreja do séc. XVIII na região e as casas no entorno são tombadas como patrimônio histórico do município, lá ainda hoje ocorre anualmente, no mês de agosto, uma festa em homenagem a Nossa Senhora de Bonsucesso, que atrai romeiros de outras partes do estado, que vêm, tradicionalmente, a cavalo.

Porém o crescimento populacional dessa região se deu apenas nos últimos 30 anos, principalmente dos bairros Vila Nova Bonsucesso, Jardim Triunfo e Vila Carmela, que são as principais subdivisões dentro do bairro oficial reconhecido pela prefeitura que é Bonsucesso, estes três bairros serão os principais que vamos tratar neste trabalho, pois são os bairros atendidos pela linha de ônibus 167 da EMTU.

Mas é importante destacar que dentro do bairro Bonsucesso que é reconhecido pela prefeitura municipal, além dos três anteriormente citados, que serão do nosso interesse nesta pesquisa, há outros bairros que compõem essa divisão administrativa, como por exemplo os bairros: Ponte Alta, Santa Paula, Inocoop, Anita Garibaldi (que foi formado a partir de movimentos de luta por moradia), Res. Bambi e Água Azul (bairro com características mais rurais), entre outros.

Figura 3 - Município de Guarulhos e seus bairros oficiais, com o bairro de Bonsucesso destacado em azul.



Fonte: PMG. Destaque do autor.

Vila Carmela é um dos bairros que compõem a região de Bonsucesso, uma das que mais cresceu em relação ao número de habitantes, juntamente com algumas regiões vizinhas, como as regiões do Bairro Pimentas, Jardim São João, enfim, a região a leste do Aeroporto de Guarulhos. Conforme se vê na Figura 2, o bairro cresceu a partir do período compreendido entre o final do anos 70 e início do 90.

Na Tabela 2, a seguir, pode-se observar o crescimento populacional de Guarulhos ao longo das décadas. Destaca-se que as maiores taxas de crescimento populacional no município se deram entre os anos de 1940 e 1960, o que provavelmente está ligado ao processo de industrialização, que atraiu trabalhadores.

Tabela 2 – Crescimento populacional em Guarulhos.

Ano	População absoluta	Período	Crescimento Populacional anual (%)	Incremento Populacional absoluto	Taxa anual de migração (por mil %)
1940	13.439	-	-	-	-
1950	35.522	40-50	10,21	22.083	-
1960	101.273	50-60	11,05	65.751	-
1970	237.900	60-70	8,92	136.627	-
1980	532.726	70-80	8,4	294.826	-
1991	787.866	80-91	3,62	255.140	10,96
2000	1.072.717	91-00	2,49	284.851	17,08
2010	1.221.979	00-10	1,41	149.262	0,04

Fonte: IBGE e SEADE.

O processo de industrialização, ao criar uma demanda por força de trabalho, atrai enormes massas de trabalhadores para a cidade, o que gera uma demanda por moradia. O modelo adotado para resolver esse problema é expulsar essa massa trabalhadora para a margem da cidade. No caso de São Paulo isso foi feito através do modelo de loteamentos periféricos (Bonduki, 2011), que contavam com pouca ou nenhuma participação estatal, baseando-se muito mais na ação de agentes imobiliários que compravam grandes áreas de terras rurais e posteriormente as loteavam, sem se comprometer com a instalação de equipamentos urbanos básicos, e baseava-se também, principalmente, no ímpeto e no esforço do trabalhador. O modelo periférico gerou uma profunda segregação social na metrópole paulista, onde os serviços básicos se concentram no centro, e a periferia se caracteriza enquanto o lugar da carência desses serviços, o lugar da pobreza, o lugar da reprodução da força de trabalho, e da negação do urbano (Lefebvre, 2010). Portanto, destacamos que a produção do espaço urbano periférico não é fruto do acaso, por mais que a paisagem de aparente desordem possa nos fazer crer que é. É na verdade resultado direto da ação do Estado e de interesses do capital imobiliário

A maior parte dos bairros desta parte do município nasceram a partir do loteamento de sítios ou fazendas, processo que está relacionado à expansão da mancha urbana, e isso vale também para a Vila Carmela, que de acordo com o livro Revelando a História de Bonsucesso e Região, foi formado da seguinte maneira:

O local onde hoje se situa a Vila Carmela era uma fazenda que, posteriormente, passou a se chamar Sítio das Rosas. Em 22 de novembro de 1970, foi comprada de Ulysses Pereira de Mello uma grande área com 391.551 metros quadrados, da gleba A; 362.652 metros quadrados da gleba I; 13.998 metros quadrados gleba II; e 15.000 metros quadrados da gleba III, pelo senhor Paschoal Thomeu. Os primeiros lotes começaram a ser vendidos em 1980. Em homenagem à genitora do então proprietário deu-se o nome de Vila Carmela. Essa imensa área foi loteada pela Imobiliária Gabriel Gonçalves Loteamentos e Construções (OLIVEIRA, 2010, p.89)

Esse trecho do livro organizado pela Secretaria de Educação do Município de Guarulhos em comemoração aos 450 anos do Município traz uma informação que vai ao encontro ao que foi exposto por Bonduki (2011), o autor afirma que havia um fator especulativo na compra e posterior venda destes lotes de terras afastados do núcleo urbano, uma vez que neste exemplo da Vila Carmela, o senhor Paschoal Thomeu (que viria a se tornar prefeito de Guarulhos em 1988) comprou as terras em 1970 e só veio a começar a vender os primeiros lotes em 1980, ou seja, passou 10 anos sem dar um uso ao terreno.

Após o seu loteamento, o processo de urbanização da Vila Carmela seguiu o trajeto comum às periferias paulistas, isto é, um processo baseado na venda destes lotes para trabalhadores pobres, que não tinham condições de adquirir um imóvel mais próximo ao centro, mas que queriam escapar do aluguel.

No início não havia asfalto e nem serviços regulares de abastecimento de água nem coleta de esgoto, o transporte público era escasso e cada trabalhador era responsável pelo projeto e construção de sua casa, seja fazendo-a sozinho, aos fins de semana, ou remunerando informalmente algum pedreiro vizinho, o que Bonduki (2011) classificou como casas autoconstruídas. Na Figura 4, abaixo, pode-se ver um exemplo deste tipo de habitação no bairro Vila Carmela, observa-se que as casas ocupam quase integralmente o lote, e não contam com recuos laterais, e muitas vezes com recuos de frente, como se vê no sobrado à direita. Isso ocorre para atender as necessidades da família, e também por uma total ausência de aplicação de normas urbanísticas.

Figura 4 - Casas autoconstruídas na Vila Carmela



Fonte: Google StreetView

Esse tipo de empreendimento é algo que é feito aos poucos, e em etapas, de acordo com a possibilidade de comprar os materiais, ter mão-de-obra e etc. O que traz ao bairro um aspecto que algo que não veio a se desenvolver por completo, ou ainda em construção, em um artigo Gonçalves Filho (1998) faz uma importante observação sobre o aspecto de bairros periféricos de São Paulo:

A visão dos bairros pobres parece, às vezes, ainda mais impiedosa do que a visão de ambientes arruinados: não são bairros que o tempo veio corroer ou as guerras vieram abalar, são bairros que mal puderam nascer para o tempo e para a história. (...) No bairro pobre, menos de ruína, o espetáculo mais parece feito de interrupção. (Gonçalves Filho, 1998)

Ao longo das décadas de 80 e 90, não houve uma grande mudança neste processo. Nos anos 2000 é possível dizer que houve uma significativa melhora na infraestrutura do bairro, na Figura 5, de 2005, a seguir, pode-se observar a Vila Carmela, que está acima, já quase totalmente asfaltada, enquanto o bairro vizinho de Vila Nova Bonsucesso tem uma grande quantidade de ruas de terra, e as poucas que estão asfaltadas são justamente onde passa o ônibus. A Vila Carmela, ao longo desta mesma década, foi equipada com um posto de saúde, 4 escolas públicas, do ensino fundamental ao médio. E sua primeira agência bancária, que foi inaugurada já em meados da década de 2010, antes disso os moradores que precisassem utilizar o serviço bancário precisavam ir a outras localidades, como bairros vizinhos, ainda periféricos, mas que tinham uma maior oferta de serviços (Damiani, 2010, p.194), como Pimentas ou Cumbica, ou então o centro de Guarulhos.

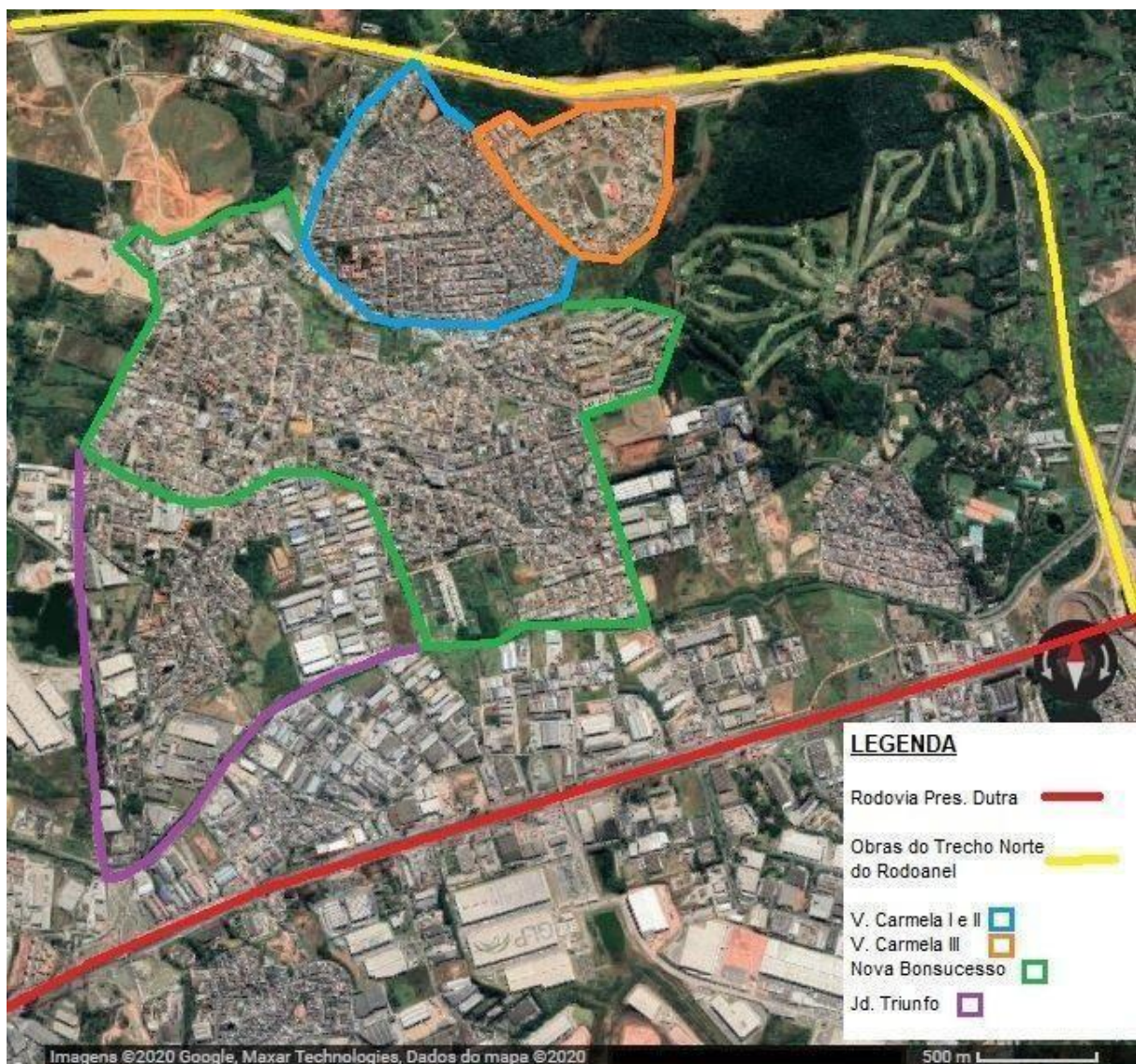
Figura 5 - Imagem de satélite V. Carmela e V. Nova Bonsucesso (2005)



Fonte: PMG

Outro ponto importante sobre este bairro é o empreendimento imobiliário conhecido como V. Carmela III, que é um loteamento mais recente. Os primeiros lotes começaram a ser vendidos em 2010, e diferente da V. Carmela mais antiga, conta com a construção de pequenos edifícios residenciais e casas por parte de construtoras, sendo bem diferente do padrão de casas auto construídas do restante do bairro. Cabe ainda destacar que uma parte dos lotes vendidos na V. Carmela III foram desapropriados para a construção do trecho norte do Rodoanel. Essa diferença de padrão pode se observada na Figura 6, a seguir.

Figura 6 - Imagem de satélite da região de Bonsucesso, com destaque para os bairros e rodovias.



Apesar destas necessárias melhorias que aconteceram ao longo dos anos é um lugar que ainda sofre com vários problemas que são comuns às periferias paulistas que tiveram um processo semelhante de ocupação, como por exemplo, a pouca oferta de empregos e serviços na região, o que leva os moradores a terem que se deslocar para ir trabalhar, ou ter acesso a alguns tipos de serviços que não se pode encontrar no bairro.

Além disso, pode-se observar que dentro deste bairro periférico não há uma homogeneidade total dentro do espaço, e pode-se dizer que há uma hierarquização do espaço, no sentido que apontam Bonduki e Rolnik:

(...) não existe uma única periferia uniforme, mas muitas, com características diferentes, pois mesmo dentro dos territórios da cidade mal servidos, há uma graduação e uma hierarquização muito grande, desde o que não tem ruas até o que tem água e não asfalto, etc., nas mais diversas localizações. (BONDUKI; ROLNIK, 1982, p.148)

E esse aspecto pode ser observado na Figura 7, a seguir, onde vemos em primeiro plano, à esquerda casas da rua Serra do Ouro, que tem características de favela: barracos de madeirite ou pequenas casas de alvenaria, construída irregularmente, nas margens de um córrego poluído, com becos e vielas estreitas e sem asfalto. Do lado direito se vê uma pequena propriedade que produz hortaliças. E ao fundo o restante da Vila Carmela, que tem ruas asfaltadas, e as casas foram construídas nos lotes que foram vendidos pela empresa responsável pelo loteamento.

Figura 7 - V. Carmela vista a partir da Rua Minduri.



Fonte: Google Street View

1.1 - Os Moradores da Vila Carmela

Mesmo estando muito distante do centro, o preço mais acessível destes lotes era atraente para os trabalhadores que não ganhavam muito e queriam deixar de comprometer grande parte do salário com aluguel. É muito importante ter em mente o que significa a casa própria para os trabalhadores assalariados, mesmo que a única forma de ter a casa própria seja ir para a margem da cidade, para a periferia, onde no início faltava tudo: abastecimento regular de água, coleta de esgoto, asfalto na ruas, linhas de ônibus, serviços básicos como escolas e postos de saúde. Ter uma casa própria, mesmo que em um lugar com esse tipo de carência representa para o trabalhador um grande alívio, no sentido de não ter mais que viver da incerteza de ter que pagar um aluguel, e poder direcionar o seu dinheiro em outras coisas, e além disso, se torna um bem que poderá ser vendido no futuro caso necessário.

Esta parte do município de Guarulhos, se constituiu nas últimas décadas como um espaço de reprodução da força de trabalho.

(...) a espacialidade da periferia do município foi estrategicamente determinada em função da necessidade de “reprodução da força de

trabalho”. Por um lado, a concentração populacional contribuiu para que grupos imobiliários pudessem extrair a renda diferencial da terra com a instalação dos loteamentos periféricos na espacialidade de Bonsucesso, Cumbica e São João. Como um lugar estratégico, acreditamos que Guarulhos tornou-se um espaço de plena expansão da capital paulista, tanto à reprodução da força de trabalho como para ampliação do capital. (GAMA, 2010, p. 51)

Ou seja, um espaço onde a força de trabalho, ou melhor dizendo, seres humanos que dependem da venda de sua força de trabalho, desempenham as funções necessárias à sua reprodução, à sua sobrevivência e também à sua família, e quais seriam essas funções? Dormir, se alimentar, socializar, se divertir, enfim, tudo aquilo que fazemos quando não estamos trabalhando, e que são necessárias para que a gente possa continuar vivendo. O que acontece é que por diversos fatores esses moradores são impedidos de desempenhar essas atividades de reprodução da vida de maneira satisfatória, do ponto de vista da realização e dignidade humana, um desses fatores, é a necessidade de deslocamento entre o espaço de trabalho e o espaço de reprodução da vida, na qual pretendemos focar posteriormente no texto, no terceiro capítulo, por agora é importante, também, entender quem é esse morador.

A Vila Carmela é notadamente um bairro de migrantes, pessoas que vieram do interior do Estado de SP, mineiros, paranaenses e também nordestinos, essa característica pode ser notada pela diversidade de sotaques que se pode ouvir ao conversar com os moradores, e também com as casas do norte e os forrós, que aos fins de semana disputam o espaço sonoro com o funk e o rap. E com certeza essa demografia não é por acaso, pois, como vimos anteriormente, a formação deste bairro está ligada aos movimentos de industrialização, especulação imobiliária e mobilidade da força de trabalho.

De forma mais ampla, podemos dizer que esse fluxo migratório, que se dá subordinado a uma série de fatores políticos, econômicos e geográficos, altera tanto o lugar de onde os migrantes saíram, quanto o lugar onde eles chegam (Singer, 1980). Mas a maior marca desse fluxo fica realmente nas próprias pessoas. Numa simplificação pode-se dizer que as pessoas migram buscando uma “vida melhor”, conceito esse um pouco vago, mas em geral está relacionado ao sentimento de uma possibilidade de melhores condições materiais de vida. Por exemplo, não depender do trabalho no campo para a sobrevivência, que por sua vez, em localidades do Nordeste, está diretamente ligado ao regime de chuvas irregular que há no Semi-Árido brasileiro, ou então, a possibilidade de ter um trabalho assalariado.

Porém esse processo é em geral de grande violência, mesmo que alguns migrantes que vieram desta realidade não o reconheçam. Violência essa que começa na miséria, na falta de oportunidades e perspectivas, em seu local de origem, onde a pessoa possui um vínculo estabelecido, com seus familiares, sua terra, sua comida, seus costumes e etc.

Uma vez forçada ou induzida a migrar de uma região mais pobre, ou no caso do Nordeste brasileiro, poderíamos dizer empobrecida, para uma região com economia mais dinâmica a pessoa passa a se encontrar em uma outra situação de violência: a violência do desenraizamento e talvez aqui seja importante explicar o que é o enraizamento, e para isso, trago esta passagem de Simone Weil, que explica de maneira sucinta, mas muito clara :

O enraizamento é talvez a necessidade mais importante e mais desconhecida da alma humana. E uma das mais difíceis de definir. Um ser humano possui uma raiz por sua participação real, ativa e natural na existência de uma coletividade que conserva vivos certos tesouros do passado e certos pressentimentos do futuro. (Weil, 1979, p.347)

E isso está diretamente ligado ao lugar e a forma de vida que a pessoa tem em sua origem, pois é lá onde se encontram seus “tesouros do passado”, isto é, os conhecimentos que fizeram com que esse grupo familiar, ou comunidade, pudesse sobreviver por tantas gerações naquele lugar. Agora já distante de sua terra, do seu seio familiar essa pessoa está condicionada única e exclusivamente a capacidade que tem de vender sua força de trabalho, que geralmente é mal remunerada, fazendo com que seja expulsa para as bordas da cidade, onde não há nenhum dos bônus de se viver numa grande cidade (se é que existem), há apenas o ônus, na maioria dos casos, por óbvio há aqueles que conseguem um emprego que lhes traz uma condição de vida mais confortável e se acomodam a essa nova realidade, mas essa é a exceção, não a regra. Principalmente no sentido em que grande parte dessas pessoas que migraram para esses bairros, provêm de uma realidade agrária, onde, em geral, apesar dessa escassez de recursos, de perspectivas de possibilidades de uma melhora nas condições materiais de existência, há pelo menos, em parte a segurança de ter uma terra onde se pode produzir o próprio alimento, e onde se tem uma dinâmica de trabalho muito mais voltada a organização entre o seio familiar e o tempo da terra e da natureza. Sobre isso Ecléa Bosi afirma:

O migrante perde a paisagem natal, a roça, as águas, as matas, a caça, a lenha, os animais, a casa, os vizinhos, as festas, a sua maneira de vestir, o entoadado nativo de falar, de viver, de louvar a seu Deus. Suas múltiplas raízes se partem. Na cidade, a sua fala é chamada "código restrito" pelos lingüistas; seu jeito de viver, "carência cultural"; sua religião, credence ou folclore. (Bosi, E., 1987, p.17).

Quando inseridas no ambiente urbano, por sua vez, se vêem numa realidade onde já não há essa possibilidade, e que para conseguir cumprir a mais simples das tarefas da reprodução da vida, que é se alimentar, é necessário vender a alguém sua força de trabalho.

2 - A MOBILIDADE URBANA PARA OS MORADORES DA VILA CARMELA E A RELAÇÃO COM O MODELO PERIFÉRICO

2.1 - Relato e observações sobre o trajeto da linha 167 - Vila Carmela/Metrô Armênia

Iniciarei este capítulo relatando o trajeto desta linha de ônibus, e fazendo eventuais apontamentos e observações, que foram feitas, algumas delas durante os 5 anos que utilizei essa linha diariamente, e em um trabalho de campo que fiz, tomando esta linha em duas oportunidades, ambas de domingo, buscando por algumas pistas que ajudassem a pensar no problema discutido neste trabalho.

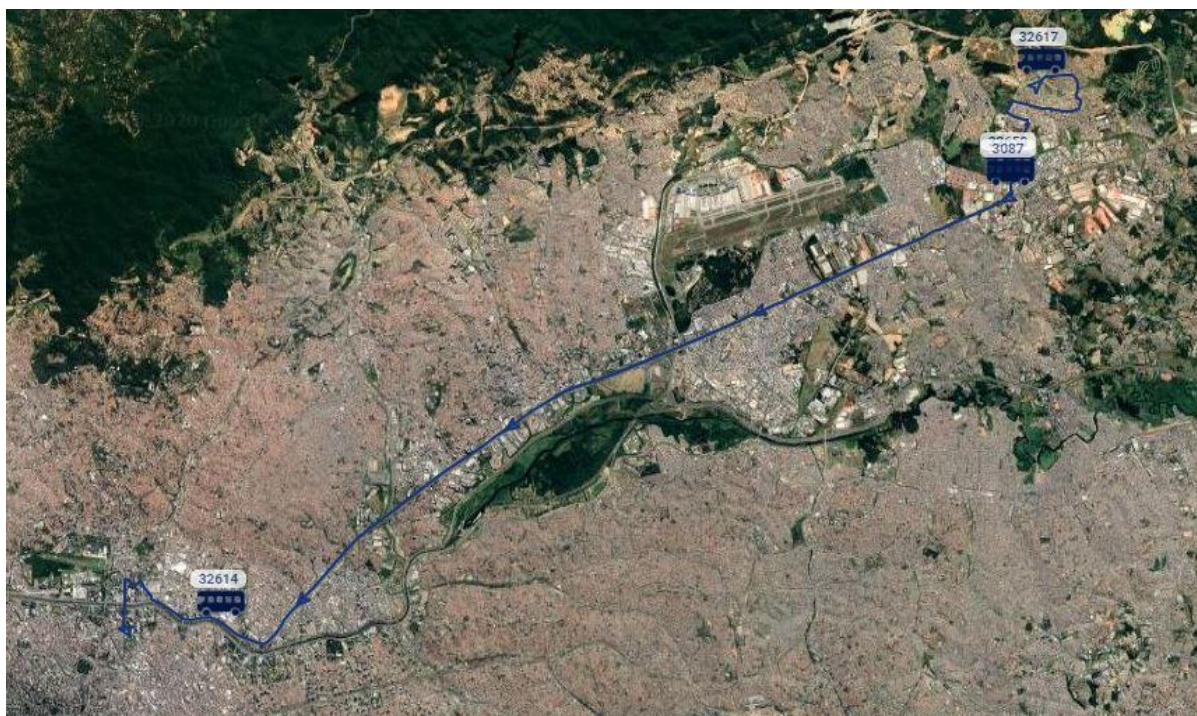
Saliento que o contexto de pandemia da Covid-19 dificultou a realização do trabalho de campo, por conta dos protocolos de distanciamento social. Além disso, realizei de forma virtual entrevistas com moradores do bairro que utilizam a linha diariamente, ou que já não a utilizam diariamente, mas já o fizeram no passado. E o fato de poder fazer estes trabalhos de campo apenas no domingo, também foi um empecilho. Uma vez que, o perfil de quem utiliza esta linha durante a semana é um pouco diferente das que a utilizam no fim de semana.

As entrevistas foram feitas de maneira informal, sem um roteiro pré estabelecido, apenas algumas que me norteavam. Essas perguntas iam no sentido de entender até que ponto aquele deslocamento diário afeta a vida delas e como elas se sentiam em relação ao bairro e a cidade, de maneira mais ampla.

Este é um trajeto que tem cerca de 30 km, e demora de uma a duas horas para ser feito, e pode ser visualizado no mapa a seguir. A tarifa, atualmente, é de R\$7,55, este valor pode ser considerado alto, uma vez que, levando em conta a ida e volta, usando o transporte cinco vezes por semana, em um mês o custo deste transporte pode chegar a algo em torno de R\$300 reais. Por esse elevado custo a maior parte das pessoas que utilizam essa linha conta com vale transporte, ou então, benefícios de gratuidade ou meia tarifa cedidos a estudantes, idosos e pessoas com deficiência. Para as pessoas que não contam com esses recursos, o acesso à cidade

de São Paulo é dificultado pela barreira da tarifa, isso também é um aspecto da segregação urbana.

Figura 8 - Imagem de satélite do trajeto desde a V. Carmela até o metrô Armênia, com a linha destacada em azul.



Fonte: EMTU

Feitas essas considerações iniciais, agora, inicio o relato sobre o trajeto. O ponto final desta linha fica na Estrada Acácio Antônio Batista, e que podemos observar na imagem a seguir.

Figura 9 - Ponto final do ônibus, na V. Carmela.



Fonte: Google StreetView

Em dias de semana, no horário de pico da manhã, neste ponto, forma-se uma fila de pessoas que vêm de diversas partes do bairro para conseguir pegar o ônibus vazio e poder ir sentado, são pessoas que moram perto de outros pontos onde passa a linha, porém chegam a caminhar até 20 minutos para ir até o ponto final e poder ter esse mínimo conforto durante a viagem. Conversando com alguns moradores, um relato comum era o de que compensa sair um pouco mais cedo de casa e caminhar até o ponto final para poder ir “descansando” durante o trajeto.

Dali o ônibus segue pela Avenida Carmela Thomeu, onde há 3 pontos de ônibus, em horário de pico o ônibus ao sair do terceiro ponto desta avenida já tem todos os seus assentos ocupados. Ele segue por alguns minutos neste bairro, até chegar no bairro vizinho de Vila Nova Bonsucesso, que é um local onde muitos passageiros tomam o ônibus, principalmente no ponto que fica na Avenida Armando Bei, em frente a escola estadual Hélio Polesel. Após passar por este bairro o ônibus passa pelo Jardim Triunfo, e posteriormente pelo antigo bairro de Bonsucesso, onde fica a igreja Nossa Senhora de Bonsucesso, que é o último ponto dentro do bairro.

Depois disso o ônibus chega ao Trevo de Bonsucesso, ou retorno de Bonsucesso, os moradores do bairro o chamam apenas de “retorno”. Este é um ponto

onde o bairro de Bonsucesso e o bairro do Pimentas se encontram, e é o acesso destes dois bairros à Via Dutra, o que o torna um ponto crítico, é um trecho relativamente pequeno, porém com um trânsito extremamente carregado e lento. A maioria dos moradores com quem conversei me apontaram este como o trecho mais desgastante do caminho, principalmente no horário de volta para casa.

Figura 10 - Trajeto do ônibus dentro do bairro até chegar à Via Dutra.



Fonte: EMTU

Após passar pelo Trevo de Bonsucesso, o ônibus finalmente chega à Via Dutra, onde percorre a maior parte do seu trajeto. Ao longo da rodovia, em suas margens, a maior parte do que se vê são empresas, como: transportadoras, fabricantes de peças automobilísticas, supermercados atacadistas, indústrias farmacêuticas, alimentícias entre outras. E podem ser vistas desde bairros mais

periféricos, até chegar na marginal do rio Tietê. Porém, para além das empresas, a paisagem observada muda bastante ao longo do trajeto.

No trecho entre o retorno de Bonsucesso, e o acesso a rodovia Hélio Smidt (que leva ao aeroporto), o que se vê são bairros com baixa verticalização, com uma maioria de casas autoconstruídas, ocupando colinas num terreno mamelonar, e também nas áreas de várzeas de rios. Ao norte, pode-se ver a Serra de Itaberaba. Os bairros que podem ser vistos desde a rodovia são bem parecidos com a Vila Carmela, descrita no capítulo anterior, tanto em aparência, quanto no processo de formação. Isto é: são bairros periféricos, que surgiram a partir do trinômio: autoconstrução, loteamento irregular e casa própria (Bonduki, 2011).

Figura 11 - Trecho entre o trevo de Bonsucesso e a rodovia Hélio Smidt.



Fonte: EMTU

Logo ao passar pela entrada da rodovia Hélio Smidt, na margem norte da Via Dutra, pode-se ver o Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado, mais conhecido pelos moradores como: Parque Cecap. Que é um conjunto habitacional projetado pelos arquitetos Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha e Fábio Pentecoste. Por ser um bairro planejado, ele é bem diferente dos anteriores, pois conta com equipamentos de infraestrutura como: escolas, áreas verdes, áreas de convivência e comércio em seu projeto. É importante ressaltar que há um

bairro que nasceu ao redor do conjunto habitacional, que recentemente tem recebido equipamentos como: terminal rodoviário, estação da CPTM e Sesc, o que tem valorizado o bairro.

Seguindo pela rodovia, depois do Parque Cecap o próximo bairro que se podemos ver é a região central de Guarulhos, onde a verticalização dos imóveis é bem alta, há uma gama bem grande de serviços, além das indústrias, que ainda podem ser vistas nas margens da rodovia. Além dos prédios altos, se destaca a ponto espraçada, que se tornou símbolo do município, que foi uma obra controversa do ponto de vista de sua necessidade. Esta é uma parte que apresenta um trânsito intenso, e é um local frequente de congestionamento. Desde o ponto inicial, até a ponte estaiada de Guarulhos, o ônibus percorre cerca de 20km, mas essa é apenas uma parte do caminho. É importante apontar isso, pois muitos dos moradores, mesmo não indo para a capital, enfrentam um problema muito semelhante para chegar ao centro de Guarulhos, enfrentando transporte público caro, lotado e o trânsito da cidade.

Figura 12 - Trecho entre o Pq. Cecap, no canto superior direito, e o centro do município de Guarulhos.



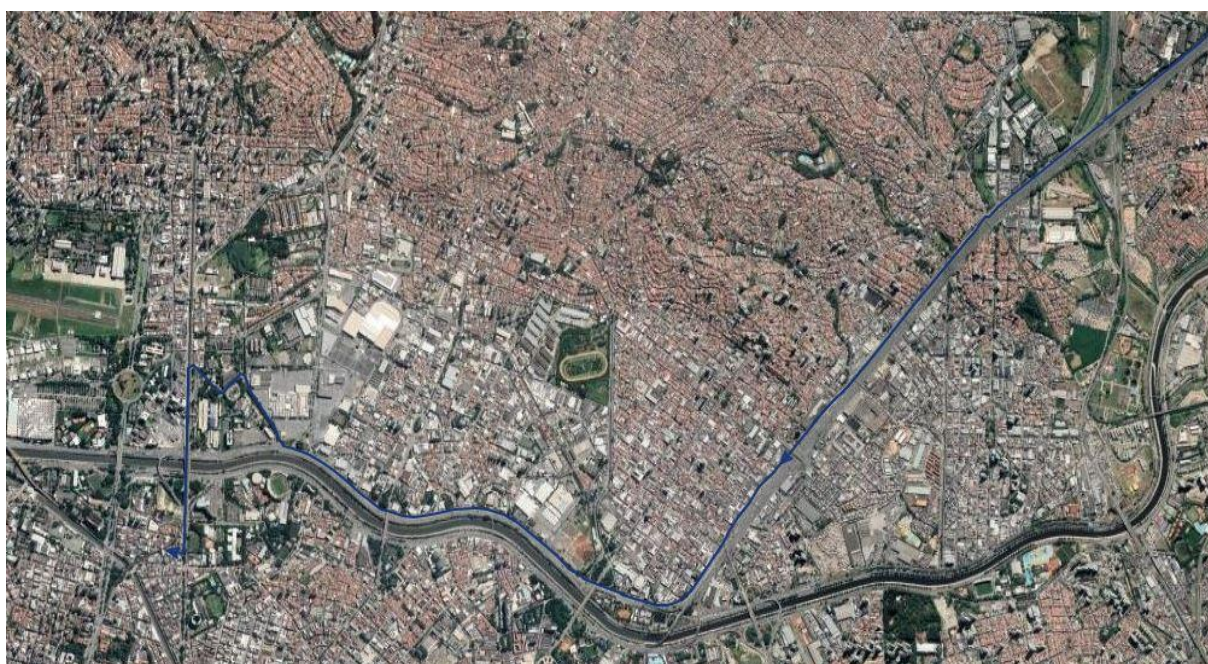
Fonte: EMTU

Seguindo pela Via Dutra outro ponto interessante de se apontar é o Shopping Internacional de Guarulhos, que está na margem da rodovia, já bem perto da divisa com São Paulo, e funciona onde antes havia a fábrica da Olivetti. É um ponto onde

descem muitas pessoas, e apesar de ainda estar no município de Guarulhos, para os moradores da Vila Carmela o único jeito de chegar lá tomando apenas uma condução é utilizando o ônibus intermunicipal.

E então, finalmente, chegamos à capital, a divisa entre os dois municípios fica mais ou menos na entrada da rodovia Fernão Dias. O ônibus segue alguns quilômetros pela Via Dutra, passando por bairros da capital, como Jd. Japão, Pq. Novo Mundo e Vila Maria, até chegar à Marginal Tietê, onde segue até chegar ao terminal Armênia.

Figura 13 – Trecho percorrido no município de São Paulo



Fonte: EMTU

O entorno da estação Armênia é também um espaço que merece destaque, pois apesar de estar no centro, é um lugar que do ponto de vista da miséria está bem parecido com uma periferia. Infelizmente há muitas pessoas em situação de rua que vivem próximo a estação. E é possível também, ver um intenso comércio informal, que vai desde “churrasquinho de gato” até a revenda de passagem a um preço mais baixo que a tarifa do ônibus, sem falar das lotações clandestinas, que em geral são operadas por moradores do próprio bairro.

Neste contexto, é possível ainda afirmar que, cada vez mais, a “periferia usa o centro”. Neste sentido, observa-se a intensificação das atividades informais, seja no comércio (...) ou nas atividades produtivas. (BURGOS, 2009, p.31)

Após esta breve descrição do trajeto, gostaria agora de relatar as condições como se dá este deslocamento. Um fator importantíssimo sobre como serão as condições da viagem depende muito do horário em que se toma o ônibus. Segundo dados da própria EMTU, no horário de pico da manhã, entre as 5 e as 7 da manhã o intervalo entre a saída de cada ônibus é de aproximadamente 15 minutos, um intervalo relativamente pequeno, porém, neste horário os ônibus já saem do ponto final quase sem lugares sentados, e vai enchendo enquanto o ônibus vai passando pelos pontos do bairro. Então neste horário, as pessoas costumam esperar pouco pelo ônibus, mas a maioria vai em pé, num trajeto de 30km, que pode levar até duas horas. Algumas pessoas relatam já chegar no trabalho cansadas, pelas condições do transporte público. O impacto causado por essa sensação de já estar cansado ao chegar no trabalho, pode ser entendida como um aspecto da humilhação social (Gonçalves Filho, 1998), ideia essa que será mais discutida no próximo capítulo.

Em realidade, o “ir sentado”, durante essa viagem se torna quase uma espécie de privilégio daqueles que moram mais perto do ponto final, ou se dispõem a caminhar até ele. E quando alguém que estava sentado se levanta, há um clima de competição, que às vezes chega até a algum ponto de agressividade, pela oportunidade de se sentar.

Já nos horários fora do pico a dinâmica muda um pouco, os ônibus ficam bem mais vazios, é possível ir sentado mesmo se você toma o ônibus em algum ponto da Via Dutra por exemplo. Porém, o intervalo entre o horário de saída de cada ônibus passa a variar, entre 30 minutos e 1 hora. Se no horário de pico o desafio é conseguir um lugar sentado, para encarar o trajeto demorado com o mínimo de conforto, nos outros horários o desafio é de paciência, para esperar pelo ônibus.

2.2 - Mobilidade urbana e o modelo periférico

Como busquei relatar aqui, o deslocamento desde a periferia de Guarulhos é uma experiência extenuante para o morador destes bairros. E apesar de estar usando como estudo de caso a Vila Carmela, todos os moradores da parte leste, periférica de Guarulhos tem experiências muito parecidas no que diz respeito à mobilidade urbana.

Isto porque, como vimos anteriormente, são bairros que nasceram a partir de um mesmo processo de formação das periferias, baseado numa produção capitalista do espaço. Por isso, não devemos encarar o problema que os moradores dos bairros periféricos têm em se deslocar, como um problema que surgiu por acaso. Em realidade é um problema produzido ao longo dos anos. Desde a formação dos bairros periféricos, que ocorreu através de empreendimentos privados, de empresas que vendiam lotes para que os trabalhadores pudessem construir suas casas. Requena (2015) afirma que a introdução de um modelo de mobilidade urbana com ênfase no transporte viário foi o que permitiu a expansão urbana no modelo periférico e de segregação que aconteceu em São Paulo.

O fato de haver bairros tão afastados, e tão carentes de empregos, equipamentos públicos e serviços, por si, já gera uma demanda por transporte. Para que o morador periférico possa chegar ao emprego, e aos serviços e equipamentos que porventura necessite. E essa demanda, em Guarulhos, é suprida através dos ônibus, quase que em sua totalidade, uma vez que linhas da CPTM ainda estão em fase de implementação, e as que existem atualmente no município servem a uma parcela muito pequena da população.

Assim, como no passado as empresas que especulavam com o mercado imobiliário tiveram um papel importante na produção do espaço periférico, as empresas de ônibus passaram a ter um papel importante na sua viabilidade enquanto um espaço de reprodução da força de trabalho, pois são responsáveis por levar os trabalhadores aos seus postos de trabalho. E ao longo dos anos tem acumulado muito poder, como apontam Silveira e Cocco:

O fato contundente é que o empresariado de transporte público por ônibus, mas também as encarroçadoras e fabricantes de chassis possuem forte poder de pressão. (Silveira; Cocco, 2013, p.45)

3 - O TRANSPORTE PÚBLICO E A EXPROPRIAÇÃO DO TEMPO: IMPACTOS NO COTIDIANO

Depois de ter visto a formação do bairro Vila Carmela e o trajeto que é feito deste bairro periférico de Guarulhos até o centro de São Paulo, neste capítulo iremos nos focar no impacto que este deslocamento pendular diário têm no cotidiano dos moradores.

Entendemos que o espaço periférico é o espaço do habitat (Lefebvre, 1973), isto é: o espaço da fragmentação, formado a partir da aliança entre Estado e mercado imobiliário, com o intuito de ser um depósito de trabalhadores. E sobretudo o habitat representa a manutenção de um cotidiano repetitivo.

Portanto, pode-se entender o problema da mobilidade urbana como uma ferramenta, para a manutenção deste modelo de produção do espaço urbano baseado na segregação. Tanto no sentido que vimos anteriormente, no qual a adoção do ônibus enquanto meio de transporte coletivo preferencial foi o que propiciou a expansão do modelo periférico, quanto também no sentido que o tempo gasto em transporte coletivo pelos moradores periféricos é um tempo que lhes é privado.

Neste sentido, ela [a segregação socioespacial] criou cotidianamente, uma distância entre moradia-trabalho (ou a possibilidade dele), que é vivida pelo trabalhador como sacrifício e sofrimento pessoal, em função do tempo de deslocamento: as horas perdidas no transporte diário que expropriam o tempo da vida, do lazer e da família são a expressão maior de uma condição espacial periférica. (Scifoni, 2016.)

E sendo uma ferramenta de manutenção deste modelo, é também uma ferramenta de manutenção de uma noção de habitat em detrimento do habitar (Lefebvre, 1973), entendemos este segundo enquanto o oposto da alienação em relação ao espaço, como apontado por Carlos:

Este habitar envolve um espaço e um tempo das atividades reprodutoras do sujeito produtor da história; envolve um espaço como emprego do tempo, um tempo como uso do espaço. Um espaço usado no movimento da produção de uma vida criativa, de uma vida não alienada. (Carlos, 2020)

Ainda sobre a questão da segregação pode-se observar que há uma espécie de hierarquia da mobilidade urbana, onde no topo estão os proprietários de automóveis particulares, e no outro extremo os usuários do transporte público, principalmente os ônibus. A fim de explicitar esse tipo de segregação móvel (Requena, 2015), trago novamente o exemplo empírico da Vila Carmela, que está geograficamente a poucos quilômetros de alguns condomínios de alto padrão, no município de Arujá, que seguem um padrão de segregação voluntária (Lefebvre, 2010). Um padrão que se tornou popular em São Paulo a partir dos anos 80, onde pessoas com maior poder aquisitivo estavam deixando o centro, e indo para condomínios fechados, que se instalavam nas margens da cidade pelo baixo preço da terra e aumento dos problemas de segurança pública naquela época.

A distância entre estes dois lugares até o centro é praticamente a mesma, porém, a forma como esse deslocamento acontece é muito diferente. Enquanto o morador do condomínio fechado de Arujá vai até o centro com seu carro particular, de maneira muito mais confortável, e muito mais rápida (Requena, 2015). Enquanto o morador da Vila Carmela que utiliza o transporte público vai em condições muito mais precárias, e vai demorar mais tempo. Por isso, é importante ter em mente que mesmo que as duas áreas sejam produto da segregação, se dão de forma muito distintas, pois é o morador periférico quem sente na pele a negação da cidade.

Entendendo a idéia de humilhação social enquanto “uma modalidade de angústia disparada pelo impacto traumático da desigualdade de classes” (Gonçalves, 1998) podemos afirmar que essa experiência diária de estar preso dentro de um veículo, por uma ou duas horas, com outras dezenas de pessoas, em condições muito precárias, enquanto se pode ver passando pela mesma rodovia pessoas em luxuosos carros, ocupando proporcionalmente um espaço muito maior da via pública (Requena, 2015), portanto da cidade, ajuda a reforçar esse impacto da desigualdade de classes nos indivíduos. E também a noção de que os moradores periféricos têm menos direito de ocupar o espaço na cidade e também menos direito de controlar seu próprio tempo.

A noção de habitat, está ligada a um cotidiano refém da lógica do mercado, isto é, um cotidiano que não está voltado a reprodução da vida em seus aspectos

mais amplos, como o lazer, o estudo, o descanso, a interação social, o encontro, mas sim à reprodução de força de trabalho, ou seja, um cotidiano que limita o morador periférico a ser um trabalhador, que vai e volta do seu trabalho, e no pouco tempo que lhe resta pode se dedicar ao que quer ou precisa.

Portanto, a jornada do trabalho, somada a jornada do transporte é algo que chega a limar por volta da metade do tempo de um dia de um indivíduo, que fica sem tempo livre. Assumindo a noção do tempo livre enquanto o tempo que temos para fazer o que, de fato, queremos ou necessitamos, a forma como podemos desenvolver nossa subjetividade humana em toda sua expressão, e daí poder criar reais vínculos de enraizamento com o espaço que ocupamos, o que podemos relacionar com a idéia de habitar de Lefebvre (1973). Ao nos privar desse tempo livre o que acontece na realidade é um impedimento para o completo desenvolvimento humano.

Deve-se notar que, o tempo que o trabalhador leva para se deslocar entre a sua casa e o trabalho, já é em si parte da sua jornada de trabalho. Em sua obra, O Capital, Marx identifica a jornada de trabalho enquanto um importante ponto na luta de classes:

O capitalista afirma seu direito como comprador, quando procura prolongar ao máximo a jornada de trabalho e transformar se possível uma jornada em duas. Por outro lado, a natureza específica da mercadoria vendida implica um limite de seu consumo pelo comprador, e o trabalhador afirma seu direito quando quer limitar a jornada a determinada grandeza normal. Ocorre aqui, portanto, uma antinomia, direito contra direito, ambos apoiados na lei do intercâmbio de mercadorias. Entre direitos iguais decide a força. E assim a regulamentação da jornada de trabalho apresenta-se na história da produção capitalista como uma luta ao redor dos limites da jornada – uma luta entre o capitalista coletivo, isto é, a classe dos capitalistas, e o trabalhador coletivo, ou a classe trabalhadora (Marx, 1984, p. 190).

Esse conflito se dá pois, o capitalista procura sempre estender ao máximo a jornada de trabalho do proletário, porque lhe é conveniente, quanto mais horas trabalha uma pessoa, maior a mais-valia extraída dela. Um segundo motivo é que: quanto menos tempo livre tem uma pessoa menor a possibilidade de organização e emancipação. Porém, existe um limite, o que Marx chama de “natureza específica” da mercadoria trabalho, pode-se entender como o limite humano de suportar jornadas longas de trabalho sem sofrer os efeitos físicos e psicológicos desta super exploração. Assim, ao longo da história, a luta por jornadas de trabalho mais dignas

se mostrou como uma importante pauta na luta dos movimentos organizados de trabalhadores ao redor de todo o mundo.

Essa noção de que o tempo que se passa no trabalho é um tempo perdido para o trabalhador é especialmente forte nos moldes do trabalho altamente alienado que é característico do modo de produção capitalista. Sobre isso Marx, em seus Manuscritos econômicos-filosóficos observou que: o trabalhador “só se sente junto a si fora do trabalho e [sente-se] fora de si no trabalho” (Marx, 2004 [1844], p. 83)

Agora, voltando à ideia de que o tempo de deslocamento faz parte da jornada de trabalho, essa mobilidade urbana desigual atua neste sentido. E ajuda no processo de empobrecimento do trabalhador, no sentido que é um processo que age para transformar o trabalhador cada vez mais em uma mercadoria, cujas necessidades são apenas as de ordem básica: comer, dormir, e se reproduzir. E deixá-lo cada vez mais “fora de si”.

É evidente que os seres humanos têm necessidades que vão muito além da esfera de sua reprodução enquanto força de trabalho. Primeiro devemos definir quais são essas funções de reprodução enquanto força de trabalho: alimentar-se, dormir e conseguir manter um vínculo familiar, a fim de dar continuidade a vida. Aqui podemos resgatar a origem da palavra “proletário”, que tem a ver com a prole, os filhos.

Apesar da tentativa de desumanização que existe neste movimento de transformar as pessoas em mais um tipo de mercadoria, há outras necessidades que temos, enquanto seres humanos, como a do enraizamento (Weil, 1979), do encontro, da troca de idéias, da descoberta, de criar. Esses são atributos que ao longo da história humana foram decisivos para o nosso desenvolvimento, e estão ligadas ao conceito do habitar (Lefebvre, 1973).

Durante as entrevistas realizadas no trabalho de campo, uma das minhas principais dúvidas era o quanto as pessoas que utilizam essa linha de ônibus se identificam com o bairro delas. Uma das perguntas que fiz a elas foi: “Num mundo ideal, se você pudesse escolher: moraria mais perto do seu trabalho, ou trabalharia mais perto de casa?”

É uma pergunta um pouco aberta, mas graças a esse fato houve algumas diferenças de interpretação, e por consequência, de resposta por parte dos

entrevistados que me pareceram interessantes. Mas houve uma certa forma de padrões nas respostas.

As pessoas que responderam que morariam mais perto do trabalho, isto é, que sairiam do bairro, são em geral mais jovens, e dão argumentos mais objetivos para explicar porque o fariam. Citam como motivos: a ausência de alguns serviços, (principalmente os de cultura e instituições de ensino superior), distância do trajeto que percorrem, o trânsito, (principalmente no Trevo de Bonsucesso, que foi um assunto recorrente em todas as entrevistas) e a dificuldade na mobilidade urbana, ou seja, a ausência de alternativa aos ônibus, os preços das passagens.

Já os que responderam que gostariam de trabalhar mais perto de casa, ou seja, continuar morando no bairro, era mais heterogêneo em relação a idade. Como a pergunta implicava que, idealmente, a distância casa-trabalho seria diminuída, alguns argumentos foram os mesmos, principalmente os que falavam sobre o trânsito, uma pessoa chegou a responder que gostaria de trabalhar mais perto de casa, principalmente se não tivesse que pegar o Trevo de Bonsucesso. Eu achei essa resposta interessante, pois nela, o Trevo se apresenta como uma barreira, ou limite do bairro, pois são poucos os lugares para onde se pode ir sem passar por lá, e são quase todos bairros de menor centralidade.

E o outro principal argumento que aparece para explicar uma opção de permanência no bairro é o vínculo familiar, algumas pessoas diziam que não gostariam de sair do bairro pois tem a maior parte de sua família morando ali, e não gostaria de estar distante deles, pois dependem deles para deixar os filhos enquanto trabalham, por exemplo. O que ser visto sob a ótica do enraizamento cotidiano (Hummon, 1992), no sentido que o que faz a pessoa querer estar ali é um sentido de lar, que foi construído ao longo dos anos, principalmente nos moradores mais antigos, e nos que vivem no bairro desde a infância.

Nos dois grupos foi visível durante a entrevista um sentimento de pesar em relação ao bairro, mesmo nos que afirmavam gostar muito do bairro e das pessoas que vivem lá. Era, em geral, um sentimento de potencial desperdiçado, isto é, de que aquele poderia ser um ótimo bairro caso fossem resolvidos alguns problemas.

É importante salientar que as entrevistas foram feitas com pessoas que utilizam a linha de ônibus que é objeto deste estudo, portanto não diz respeito a todas

as pessoas do bairro. Pois há muitos moradores que se deslocam diariamente ainda dentro dos limites do município, indo trabalhar no centro, no aeroporto, ou em bairros vizinhos, as que vão para a capital, mas utilizando a linha 073 - São Miguel Paulista. E há também aquelas que não saem do bairro cotidianamente, e o fazem apenas raramente. Neste sentido, há aqui uma relação entre a imobilidade social e a imobilidade espacial (Alves, 2017), pois ao não sair do bairro, necessariamente essa pessoa está sendo negada daquilo que não há no bairro, e no caso dos bairros periféricos não há a maioria dos chamados equipamentos urbanos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O problema da mobilidade urbana na metrópole paulista, e a forma desigual como este problema se apresenta são resultados diretos do processo de formação desta metrópole. Isto é, o processo que se consolidou a partir do final da primeira metade do século XX. E por sua vez, está relacionado ao processo de industrialização que ocorreu no país, tendo São Paulo se destacado enquanto um polo industrial (Bonduki, 1998).

Foi um processo que deliberadamente priorizou a circulação e mobilidade de capitais e mercadorias, em detrimento às pessoas, ou mão-de-obra, como foram vistas neste processo. E as indústrias naquele então demandavam um alto número de trabalhadores, o que somado a desigualdades regionais, levou muitas pessoas do país inteiro a São Paulo e região, o que fez a população metropolitana crescer muito ao longo do século XX (Singer, 1980).

Com o aumento da população, a questão da moradia, que já vinha se mostrando como um problema, chegou a um ponto crítico. A solução encontrada para resolver o problema de demanda por moradias foi o modelo periférico, baseado em loteamentos baratos nas margens da cidade, com pouca infraestrutura, nos quais os próprios trabalhadores eram responsáveis pela construção das casas (Bonduki, 1998).

Na prática, o que esse modelo fez foi expulsar os trabalhadores para as margens da cidade, num processo de segregação, que é consciente, ou inconscientemente o produto da cidade sob o modo de produção capitalista (Lefebvre, 2010).

Um dos pilares que tornou possível que trabalhadores vivessem longe da cidade foi a popularização do ônibus, que veio no bojo deste processo de industrialização, que entre outras coisas, fortaleceu o modelo viário de transporte. Em geral quando se inaugurava um loteamento periférico, criava-se também uma linha de ônibus que atendesse esse novo bairro. O que explicita a aliança que há entre Estado, capitalistas imobiliários e do transporte, que muito se beneficiaram deste modelo (Burgos, 2009).

Porém, para o elo que sustenta esse lucrativo esquema, que são os trabalhadores que compraram os lotes, e posteriormente se tornaram usuários das linhas de ônibus, a realidade se impõe cruel. A realidade de ter que passar horas se deslocando da casa para o trabalho. Uma jornada, que somada ao trabalho, ocupa mais de 50% das horas do dia para a maioria das pessoas que moram em bairros periféricos e trabalham em bairros centrais.

Essa expropriação do tempo que sofrem os moradores de bairros periféricos que trabalham em bairros distantes, pode e deve ser entendida como um reflexo direto da adoção do modelo periférico, portanto, como um aspecto da segregação produzida por este modelo. E isso impacta diretamente as pessoas que vivem essa experiência enquanto cotidiano. Uma vez que esse é um cotidiano de negação do urbano (Lefebvre, 2010), portanto, negação de uma possibilidade de vivenciar o espaço de forma mais lúdica, a fim de explorar as potências que existem em si mesmo, no espaço e na relação com as outras pessoas. Pois para poder explorar essas possibilidades é necessário tempo livre (Marx, 1984).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Glória da Anunciação. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Editora Contexto, 2017. p. 109 - 122.

BONDUKI, Nabil G. **Origens da habitação social no Brasil**. Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2011. 5ª ed.

BONDUKI, Nabil e Raquel ROLNIK. "Periferia da Grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho." MARICATO, Ermínia (org). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. 2ª Edição. São Paulo: Alfa-Omega, 1982. p.117-154.

BOSI, E. **Cultura e desenraizamento**. In: BOSI, A., org. Cultura brasileira – temas e situações. São Paulo, Ática, 1987. p.16-41.

BURGOS, Rosalina. **Periferias urbanas da metrópole de São Paulo: territórios da base da indústria da reciclagem no urbano periférico**. 2009. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.
doi:10.11606/T.8.2009.tde-10032010-110647. Acesso em: 2020-12-01

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re) Produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o "direito à cidade". **Rev. Direito Práx.**, Rio de Janeiro , v. 11, n. 1, p. 349-369, Mar. 2020 . Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2179-89662020000100349&lng=en&nrm=iso>. access on 01 Dec. 2020. Epub Mar 20, 2020. <https://doi.org/10.1590/2179-8966/2020/48199>.

GAMA, Nilton César de Oliveira. **O processo de conformação da periferia urbana no município de Guarulhos: os loteamentos periféricos como (re)produção de novas espacialidades e lugar de reprodução da força de trabalho**. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

doi:10.11606/D.8.2010.tde-04022010-100806. Acesso em: 2020-08-12.

GONÇALVES FILHO, José Moura. **Humilhação social - um problema político em psicologia**. Psicol. USP, São Paulo, v. 9, n. 2, p. 11-67, 1998 .

Hummon, D. M. (1992). Community attachment. Local sentiment and sense of place. In I. Altman & S. M. Low (Orgs.), Place attachment (p. 253-278). Nova Iorque: Plenum Press.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens E. Frias. São Paulo: Centauro, 2010.

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**, Barcelona ; Ediciones Peninsula, 1973.

MARX, Karl. **O capital**. São Paulo: Abril Cultural, 1984 [1867].

MARX, Karl. Manuscritos econômico-filosóficos. São Paulo: Boitempo, 2004 [1844]

NOVAES, Maria Cristina de Jesus. **A segregação socioespacial em Guarulhos e a representação em mapas**. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. doi:10.11606/D.8.2012.tde-25022013-105257. Acesso em: 2020-08-12.

OLIVEIRA, Antônio Ferreira de *et al.* **Revelando a história do Bonsucesso e região**. São Paulo: Editora Noovha América, 2010.

REQUENA, Carolina. A mobilidade paulistana: viária e desigual. In: MARQUES, Eduardo. (org.). **A metrópole de São Paulo no século XXI: espaços heterogeneidades e desigualdades**. São Paulo: Editora Unesp, 2015. p. 395- 421.

SINGER, Paul. **Migrações internas: considerações teóricas sobre o seu estudo**. In: MOURA, Hélio (org). Migração Interna, Textos Seleccionados. Fortaleza, Banco do Nordeste, 1980.

WEIL, S. **A condição operária e outros estudos sobre a opressão**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.

