

# **Mobilidade em São Paulo: Faces Concretas de um Objeto Imaterial**

***Mobility in São Paulo:  
Concrete Faces of an Intangible Object***

***Marcia Sandoval Gregori***

*Arquiteta e Urbanista, doutoranda na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da  
Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, Brasil, marciagregori@hotmail.com*

## Resumo

Esse artigo tem como objetivo apresentar as representações da mobilidade em São Paulo a partir da história dos modos de deslocamento pela cidade e de suas imagens associadas. Para tanto serve-se de documentos de época tais como filmes de ficção, músicas, documentários e anúncios publicitários. Pretende-se apresentar a mobilidade enquanto objeto imaterial, sujeito a diferentes representações concretas e também imagéticas que expressam as relações sociais e produtivas numa metrópole ocupada com o trabalho, a produtividade e a eficiência. A mobilidade assume, dessa maneira, várias formas concretas e transforma-se em diferentes objetos materiais, a expressar sua enorme importância social. Procura-se ainda mostrar que a mobilidade, por seu caráter transversal e essencial para a reprodução do sistema hegemônico no espaço metropolitano, está sujeita a esquemas de dominação, segregação e preconceitos existentes na sociedade contemporânea num país em que a estrutura de classes ainda exibe sua face mais excludente e individualista.

**Palavras Chave:** Mobilidade; Representação; São Paulo; Objeto imaterial

## Abstract

This paper aims to present representations of mobility in São Paulo from the history of displacement modes of the city and its related images. Therefore researches documents such as feature films, music, documentaries and commercials. We intend to present mobility as an intangible object, which is subject to different concrete and also imagistic representations that express the social and productive relations in a metropolis concerned about ideas like work, productivity and efficiency. Therefore mobility assumes various concrete forms and become different material objects, demonstrating its social immense importance. We also want to show that mobility, as a transversal theme and essential factor for the reproduction of the hegemonic system in the metropolitan space, is subject to domination schemes, segregation and prejudices in contemporary society in a country where the class structure still displays its most excluding and individualistic face.

**Keywords/Palabras-clave:** Mobility; Representation; São Paulo; Intangible object

## INTRODUÇÃO

**A** proposta desse artigo é investigar questões relativas ao objeto e sua memória e ao mesmo tempo cruzar essa exigência com minha pesquisa em curso no doutorado<sup>1</sup>. A história da mobilidade em São Paulo a partir de 1968 – tema de meu doutorado – deverá fornecer o objeto e os insumos necessários para o texto. Mas há objetos vários: passados, presentes, futuros, em ascensão ou em crise. Seria o trem, progresso do passado relegado às periferias mais pobres e a cargas? O metrô, progresso subterrâneo sempre no futuro que atende a muitas viagens em área restrita da região mais central da cidade? O bonde, enterrado pelo suposto progresso dos pneus, hoje rebatizado como VLT (Veículo Leve sobre Trilhos)? A bicicleta, modo individual e ativo de deslocamento, querida dos jovens, dos modernos e eurocêntricos? Ou o ônibus, o transporte coletivo sobre pneus que, no caminho da indústria automobilística e correlatas, subsiste como uma das poucas alternativas numa metrópole espaiada, baseada no asfalto e nas grandes obras viárias?

---

<sup>1</sup> Pesquisa desenvolvida na FAU-Mackenzie sob a orientação do Prof. Dr. Carlos Guilherme Mota.

Ao que tudo indica, trata-se de um mesmo objeto em diferentes formas. O objeto seria, portanto, a própria mobilidade urbana, o deslocamento das pessoas - seja ele útil, produtivo, desocupado, voltado ao prazer ou ao desejo, entre outros - e a construção da cidade que essa viagem produz, intermediada por aqueles que o fazem e como fazem. O objeto será abordado nesse texto a partir de sua imaterialidade, seus aspectos socioculturais e subjetivos, para investigar como essa imaterialidade adquire diferentes faces concretas, advindas do papel social que o mover-se pela cidade ocupa e que expressam desde as disputas locais até as diretrizes político-econômicas nacionais e internacionais e o modo de produção. Processos que levam a múltiplas formas de deslocamento a que estão sujeitos os paulistanos e à construção de representações sociais e individuais sobre a cidade. Uns têm amplo leque de possibilidades, mas amiúde escolhem um mesmo modo de locomoção. Outros têm opções mais restritas, sujeitos aos sabores das políticas públicas habitualmente dependentes e reprodutoras dos desejos e necessidades do grande capital.

Diante da importância que o assunto possui nas grandes e complexas cidades contemporâneas, pensar suas faces materiais e imateriais numa perspectiva histórica parece ser um bom caminho para abordar o tema.

## **A IDEIA DE MOBILIDADE**

Mobilidade tem sido uma das recorrentes questões urbanas discutidas nas primeiras décadas do século XXI no Brasil. Não se trata apenas de um modismo, mas de tentar se defrontar com um dos problemas crônicos das metrópoles e cidades brasileiras para encontrar soluções à altura de sua complexidade e relevância. Na pesquisa doutoral a mobilidade vem sendo abordada na cidade de São Paulo a partir de uma perspectiva histórica baseada em documentos e manifestações expressivas da época. A investigação segue em busca de contornos que possam ajudar a definir o

termo ainda configurado como um conjunto de ideias que se complementam numa nuvem um tanto difusa.

A palavra é empregada com frequência nos debates a respeito de sociedade e da cidade nos últimos 30 anos para se referir sobretudo ao deslocamento no ambiente urbano, principalmente das grandes metrópoles. Nesse estudo seu sentido é ampliado. Além do significado relacionado às questões físicas e concretas, o termo é compreendido em seus atributos imateriais, no escopo das significações, representações, apropriações e práticas (CHARTIER, 1990)<sup>2</sup>.

Expressão originária da sociologia, a mobilidade social constitui uma das bases das sociedades ocidentais burguesas. É a possibilidade de um cidadão mudar de classe social independentemente de sua origem ou descendência. Já a mobilidade urbana é utilizada para se referir ao deslocamento e transporte de pessoas e de mercadorias e às relações espaciais desses atores e objetos com a cidade, mas vem imantada pela ideia da mobilidade de classes, motivo pelo qual adquire significativo valor simbólico<sup>3</sup>.

Nos séculos XVIII e XIX, marcados pelas revoluções industriais burguesas na Europa, a ideia de mobilidade, cunhada posteriormente pela sociologia, indica uma mudança fundamental na estrutura social estratificada de então. É uma necessária atualização social que tenciona consolidar o poder político de uma

---

<sup>2</sup> Roger Chartier. A história cultural. *Entre práticas e representações*. Lisboa: Difel/ Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.

<sup>3</sup> A tese tem sido defendida pela autora e por outros teóricos e estudiosos do assunto. Ver textos a seguir: Lucio Gregori. "Transportes coletivos urbanos e mobilidade, uma questão política." *Reconstruindo paisagens: desafios socioespaciais para a Grande Florianópolis*. Florianópolis: UFSC, 2013; Lucio Gregori. "Mobilidade e transportes coletivos urbanos e metropolitanos, uma questão política." *Cadernos de Ciências Sociais 4*. Santo André: Sociedade em convulsão e resistências/Colegiado de Ciências Sociais da FAFIL - Centro Universitário/Fundação Santo André/Porto de ideias/Centro Universitário/Fundação Santo André, 2013; Márcia Gregori. "Mobilidade na cidade que queremos". Texto apresentado no seminário "Cidade que nós temos e a cidade que queremos, para além do capital". (inédito); Priscila Tamis. *Saúde e subjetividade na mobilidade urbana*. Curitiba: Prismas, 2016. Trata-se da ampliação da ideia mais difundida e discutida por estudiosos como Eduardo Vasconcellos, Raquel Rolnik, Paula Santoro, entre outros, que compreendem que a mobilidade é questão da maior relevância, possibilidade de cidadania e direito à cidade, mas que não realizam pesquisas voltadas às representações decorrentes da imbricação do tema com a mobilidade social.

nova classe que ascende e protagoniza economicamente, mas que ainda permanece alijada de decisões políticas estratégicas e de status social.

A mobilidade social, representação de uma sociedade de classes, liga-se ao crescimento das cidades europeias pós Idade Média e de seu estabelecimento como importante ponto de produção e trocas mediadas pelo dinheiro. Nesse momento o território urbano já fazia parte decisiva inclusive da economia agrária, dependente das dinâmicas citadinas. A mobilidade, portanto, expressão do novo modelo econômico regido pelo capital, já é em sua origem um fenômeno ligado a dinâmicas urbanas e a elas referido, embora seus efeitos sejam sentidos também nas áreas rurais. Há uma ordem nascente na qual o rompimento com a estrutura feudal é fundamental para forjar uma narrativa simbólica constitutiva de novas representações<sup>4</sup>. No Brasil, onde não se pode falar em feudalismo, o extrativismo e a agricultura escravista constituem o passado a ser superado, embora suas reminiscências sejam fortemente percebidas no país ainda em pleno século XXI<sup>5</sup>.

Para estabilizar essa nova configuração socioeconômica é necessário criar e consolidar uma nova narrativa, distante dos reis e rainhas medievais, que justifique e referende a ascensão burguesa ao poder e que rompa com o princípio estratificado hereditário e a centralização do poder, até então hegemônico. Liberdade, igualdade e fraternidade, ideais da Revolução Francesa também presentes em outras lutas de independência do período, expressam esse novo imaginário que se forma com base no antropocentrismo, no racionalismo e na liberdade iluministas. Embora tais objetivos não tenham

---

<sup>4</sup> Diferente dos sistemas de castas ou baseados na hereditariedade, a nova ordem estabelecida pós revoluções da era moderna, como definida por historiadores, altera significativamente a estrutura de diversas sociedades, em particular das sociedades ocidentais. As relações de trabalho passam a ser cada vez mais contratuais e acena-se com a possibilidade (frequentemente ilusória) de uma ascensão social acessível para todos. Nesse momento, a existência de uma elite predominantemente agrária, sedentária e perpetuada por laços consanguíneos não mais condiz com a nova realidade em que os processos econômicos são liderados por burguesia urbana emergente e desejosa de participar efetivamente das decisões políticas e da elaboração das leis.

<sup>5</sup> Para aprofundamento sobre o caso específico do Brasil, ver Carlos Guilherme Mota e Adriana Lopez. *História do Brasil: uma interpretação*. São Paulo: 34, 2015.

sido de fato alcançados pela nova ordem, indicam conquistas sociais e políticas importantes à época, revestindo as representações do período.

A mobilidade social – aparente virtude de tal estrutura – assume papel relevante no interior desse enredo e perdura até hoje no imaginário da sociedade. A nova hegemonia burguesa, no entanto, possui mecanismos de controle social que passam por diversos meios, tanto materiais quanto imateriais, que cimentam e procuram estabilizar e perpetuar essa nova ordem econômica e suas respectivas relações sociais e culturais.

A mobilidade de pessoas, mercadorias e produtos na área urbana constitui um deles e, como expressão do modo de produção, evidencia suas contradições. É via de mão dupla, porque enquanto serve de limitação sócio-espacial, diminuída e até impossibilitada em algumas áreas e faixas sociais, a mobilidade física é fundamental para o sucesso e funcionamento adequado do modelo econômico. Assim como outros fenômenos – como o da ocupação do território e os usos das zonas urbanas, escopo de várias pesquisas cujo tema é a cidade – ela explicita uma conexão essencial, uma imbricação umbilical entre o social e o físico/espacial. Tal relação se manifesta plenamente no território urbano, e as questões e limitações da mobilidade física explicitam os conflitos sociais inerentes ao sistema produtivo. Realidades e marcas impressas sobre o território – compreendido como o lugar habitado, portanto constituído por espaço geográfico e pessoas a dar-lhe sentido – representando tanto essa realidade maior quanto particularidades locais decorrentes de usos, apropriações e subjetividades de diferentes individualidades e coletividades.

É um tema transversal. Em sua dimensão física, articula diferentes funções e locais da cidade, viabiliza trocas e perpassa todas as classes sociais, possibilitando, dificultando ou mesmo impedindo o acesso a bens e serviços. Se por um lado integra, por outro segrega, evidenciando as forças sociais atuantes nas grandes áreas urbanas e metropolitanas contemporâneas. Ao possibilitar ou dificultar o acesso e o direito à cidade, adquire dimensões subjetivas que permeiam o imaginário das diferentes classes e agentes sociais.

E enquanto atividade humana e possível via para uma cidadania plena, torna-se alvo de intensas disputas sociais e políticas.

Já no feudalismo a mobilidade constitui uma questão central para a distribuição dos produtos agrícolas. Nos primórdios da industrialização, em que a urbanização ainda era incipiente e as cidades tinham tamanho e complexidade relativamente pequenos, trabalhadores de fábricas viviam em vilas operárias contíguas às indústrias. A partir da segunda metade do século XX até o início do século XXI essa não é mais uma realidade ou uma perspectiva de futuro. Cidades enormes, metrópoles com milhões de habitantes e economia complexa baseada em serviços e trocas, procuram resolver sua circulação de maneira eficiente para o capital, transferindo sua responsabilidade para o Estado.

Mas é imperativo incorporar a questão da subjetividade, dos imaginários e das narrativas a fim de matizar e melhor compreender a dinâmica da mobilidade<sup>6</sup>. Sentidos que variam de acordo com os diferentes agentes envolvidos, inclusive os associados ao capital, que captam e condensam o espírito da época, dele se apropriando para criar novas representações e práticas cotidianas na interação com a cidade. Tais representações se apresentam via publicidade, artes visuais, música, programas de TV e cinema, para citar alguns exemplos significativos para a sociedade contemporânea de massas. Esses meios fornecem perspectivas e sensibilidades fundamentais para se apreender o fenômeno da mobilidade urbana em São Paulo no período em estudo.

Há, sem dúvida, diversas narrativas associadas à mobilidade. A quantidade é proporcional à sua importância no funcionamento das cidades, da economia e da sociedade. Imaginários que reiteram ou questionam a ordem hegemônica,

---

<sup>6</sup> Imaginários e simbologias sociais inscrevem-se na dinâmica das ideologias, mentalidades e identidades culturais, estudadas por sociólogos, antropólogos e historiadores. Para um aprofundamento do tema sugerem-se: Terry Eagleton. *Ideologia, uma introdução*. São Paulo: EDUNESP/Boitempo: 1997; Michel Vovelle. *Ideologias e mentalidades*. São Paulo: Brasiliense, 2004; e Stuart Hall. *A identidade cultural na pós-modernidade*. Petrópolis: Lamparina, 2015.

algumas dessas representações são fundamentais no século XX e estruturam pensamentos nas mais diversas áreas do conhecimento humano.

Progresso e racionalismo podem ser consideradas duas ideias centrais do período. Marcado pela presença indiscutível da máquina, o século XX constitui-se em momento no qual predomina uma abordagem tida como racionalista do mundo, desejosa de eficiência, rapidez e produtividade em todas as atividades humanas. Incontestáveis avanços tecnológicos, sociais e no âmbito do conhecimento ocorrem nesse século, embora algumas mazelas crônicas, como a pobreza, a miséria e a fome, sigam sem solução (ou seriam inerentes ao sistema?).

Na mobilidade, como não poderia ser diferente, o racionalismo e o progresso também marcam as narrativas do século XX, sobretudo em São Paulo, que passa a ter protagonismo econômico no Brasil, transformando-se em referência nacional de modernidade e desenvolvimento. Se no século XIX e início do XX São Paulo era “a locomotiva do Brasil”, numa alusão ao papel de destaque da ferrovias no escoamento da produção cafeeira, a partir da segunda década do século XX “governar é construir estradas”. O rodoviarismo prevalece e o epíteto passa a ser “São Paulo, a cidade que não pode parar”. A locomotiva é obliterada pelos veículos sobre pneus – automóveis, ônibus e caminhões – assim como o passado agrário dá lugar às modernas indústrias, símbolo do progresso e do desenvolvimento, do futuro a que se destina o país. O automóvel é uma das imagens mais expressivas desse momento, embora os deslocamentos em São Paulo sejam hoje majoritariamente feitos em ônibus e metrô.

Até o final do século XX aborda-se a mobilidade com uma visão predominantemente utilitarista, que procura resolver o fluxo dos diversos modos para não comprometer a velocidade e a eficiência da produção no funcionamento da cidade. A racionalidade entra nessa equação fundamentalmente para dar conta dessa eficiência/produktividade e cria um léxico, uma estrutura de pensamento, baseado em números, estatísticas e

pesquisas que viabilizem economicamente a cidade e sua mobilidade. Com isso a discussão fica restrita a poucos entendidos e técnicos treinados e procura-se descolar a mobilidade física da social. O matiz mais social emerge na última década do século XX e toma fôlego no século XXI, impulsionado por movimentos sociais que incluem a diversidade e a mobilidade como pautas centrais.

Há, nestas primeiras décadas do século, uma situação híbrida, ainda principalmente técnica, mas que já adquire novas tonalidades, incorporando com mais frequência a população que se desloca pela cidade nas discussões sobre o tema. Mas além da inclusão dos interessados, trata-se de encarar as faces “ocultas” da mobilidade, sejam elas negativas ou positivas: segregação; discriminação de gênero, raça e cultura; possibilidade de diversidade, acesso à cidade e cidadania; ecologia, entre outras. Religar a mobilidade social e a física significa retirar a mobilidade da armadilha do discurso eminentemente técnico e restrito e constituir um novo imaginário, que passa também por um novo imaginário social e político.

## **A MOBILIDADE EM SÃO PAULO**

A história da mobilidade em São Paulo está intimamente ligada ao crescimento econômico da cidade e a seu processo de metropolização. Após o período inicial de sua história, em que sua economia era voltada para a subsistência, a cidade viu-se valorizada como ponto de entroncamento de estradas e relevante elo de ligação entre o sul e o norte do país e entre o interior do estado e o porto. A partir do final do século XIX, com a relevância do café na economia nacional e o desenvolvimento das ferrovias, a vida na cidade sofre grandes modificações e cresce intensamente, chegando aos 1.300.000 habitantes em 1940. A partir dessa data a tendência à metropolização se confirma, com o desaparecimento de várias zonas rurais que separavam a cidade dos municípios vizinhos e a implantação, na década de 1950, de indústrias de automóveis e eletrodomésticos, papel, siderurgia, petroquímica e borrachas, máquinas e equipamentos na região metropolitana.

O transporte na cidade e para outros municípios era inicialmente coberto principalmente pelas montarias – mula e cavalo. Sua importância era tamanha que a instalação de argolas para se amarrar as montarias era obrigatória nas calçadas. Em 1872 a Companhia Carris de Ferro inaugurou o primeiro sistema de transporte coletivo: pequenos veículos sobre trilhos a tração animal, puxados por muare, os primeiros bondes. Com a iniciativa, bairros afastados tiveram seu acesso ao centro da cidade facilitado. Mais confortável, individualizado e flexível, o tálburi, ou carruagem, era outra opção, assim como as carroças. Em 1900 os bondes elétricos, trazidos pela companhia canadense *The São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltda.* – a Light – surgiram em São Paulo e passaram a conviver com os primeiros bondes a tração animal, depois substituindo-os integralmente. Para suprir a eletricidade dos trilhos, em 1901 construiu-se a Usina de Parnaíba, depois denominada Edgard de Sousa, e em 1907 foi feita a barragem do rio Guarapiranga. A eletricidade servia não apenas aos bondes, mas iluminava a cidade e era pré-requisito para a industrialização que viria anos depois<sup>7</sup>.

Já em 1936 a rede de bondes da cidade era a segunda maior do país. Centenas de carros de passageiros, reboques e fretes de cargas rodavam em 301 km de trilhos. A tarifa, estabelecida em 200 réis em 1904, um valor alto para a época, permanece inalterada até 1947, quando a CMTC assume a operação do sistema e eleva o valor para 500 réis, gerando enorme onda de protestos. Fora da cidade as ferrovias estimulavam o surgimento de zonas industriais e bairros operários, tais como Brás, Belenzinho, Mooca, Luz e Bom Retiro. O fascínio pelo progresso, pela aceleração da máquina e pelo protagonismo econômico da cidade conferem a São Paulo no início do século XX a alcunha de "locomotiva do Brasil", imagens que a velocidade e a tecnologia dos meios de transporte tão bem encarnam e que a constante substituição pela novidade reitera.

---

<sup>7</sup> Outros dados sobre bondes e energia elétrica em São Paulo em: *MEMÓRIA Urbana: A Grande São Paulo até 1940*. São Paulo: Emplasa, Arquivo do Estado, Imprensa Oficial, 2001; Allen Morrison. *The tramways of Brazil: A 130-year survey*. New York: Bonde Press, 1989; e Ayrton Camargo da Silva. *Tudo é passageiro: Expansão urbana, transporte público e o extermínio dos bondes em São Paulo*. São Paulo: Annablume, 2015.

Em 1947 a CMTC – Companhia Municipal de Transportes Coletivos – assume a operação dos ônibus e bondes paulistanos, anteriormente sob encargo da Light e empresas particulares, e em 1960 anuncia-se que a cidade estará completamente livre dos bondes até 1968. Nessa data limite, quando em cerimônia oficial o prefeito José Vicente de Faria Lima enterra o trilho do bonde de Santo Amaro, último remanescente da antiga e extensa malha, funda-se a Companhia do Metropolitano de São Paulo, o Metrô. Com sua primeira linha inaugurada apenas em 1974 e hoje ainda com uma rede insuficiente para as extensas dimensões da cidade, no entanto, os modernos trilhos não substituíram as viagens dos vagões de bonde que transportavam os paulistanos. Ficaram em seu lugar sobretudo os ônibus – uns poucos elétricos ou à diesel – que paulatinamente ocuparam as linhas anteriormente existentes.

Os automóveis também chegam a São Paulo no final do século XIX, exclusivos da pequena elite da cidade. O primeiro exemplar importado via porto de Santos, um Peugeot Type 3, pertenceu à família Santos Dumont, e até o ano de 1903 apenas 6 veículos trazidos de navio da Europa rodavam pela cidade com seus também importados *chauffers*. A velocidade máxima dos carros era regulamentada, não devendo passar dos 30km/h e restrita à velocidade de um homem a passo em áreas com acúmulo de pessoas e em lugares estreitos. Mas a sedução do automóvel era grande, principalmente se pensado a partir do poder econômico e de comunicação de sua indústria, e o aumento da frota foi rápido e continua acelerado. Em 1925 havia 13 mil veículos em São Paulo. Em 1960 já eram 200 mil unidades, chegando a 965 mil veículos no final da década de 1970 e a quase dois milhões na década de 1980. Hoje há cerca de 8 milhões de veículos na cidade e 509 novos carros entram em circulação diariamente na frota paulistana<sup>8</sup>, num ritmo preocupante que tem mobilizado arquitetos,

---

<sup>8</sup> Dados sobre a frota de veículos automotivos em São Paulo em: Eduardo Alcântara Vasconcellos. *Circular é preciso, viver não é preciso*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 1999; Márcio Pinho. “São Paulo bate marca de 8 milhões de veículos” in Portal G1. 25 de Maio de 2015. <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/05/sao-paulo-bate-marca-de-8-milhoes-de-veiculos.html>; e Caio do Valle. “Frota de SP ganha 509 carros por dia” in jornal O Estado de S.

engenheiros e profissionais ocupados com as dinâmicas urbanas a debater o assunto com insistência.

Nas primeiras décadas do século XXI há um consenso entre os especialistas, e também entre muitos comuns, de que é fundamental que se invista no transporte coletivo e na diversidade de modos de deslocamento na cidade para se evitar o iminente colapso da mobilidade física em São Paulo. A questão, no entanto, é bastante complexa porque, se tecnicamente o problema é certamente solucionável, no plano simbólico o tempo é mais lento e envolve, além de enormes interesses econômicos, subjetividades, representações e afetos introjetados nos paulistanos por décadas de publicidade, obras viárias e urbanismo voltados predominantemente para o individualismo e o conforto do automóvel.

## OBJETOS E IMAGINÁRIOS: O TRANSPORTE SOBRE PNEUS

Ao contrário do espírito individualista do automóvel, voltado às classes mais altas - embora cada vez mais popular, a atender à necessidade de reprodução do capital - o ônibus é transporte coletivo destinado às camadas mais pobres e mais numerosas da população, complementado por outros modos de deslocamento, como a bicicleta, o trem e o metrô. Ambos nascidos de um importante ramo industrial no Brasil<sup>9</sup> e no mundo a partir do final da década

---

Paulo. 2 de fevereiro de 2015. <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,frota-de-sp-ganha-509-carros-por-dia,1628077>.

<sup>9</sup> De acordo com o jornal O Estado de S. Paulo, em 2011 a indústria automobilística participou com 18,2% do PIB industrial brasileiro, o que significava 5,2% do PIB total do país, quase tanto quanto a indústria da construção civil. Emprega (entre empregos diretos e indiretos) cerca de 1,5 milhões de pessoas. No mundo, o número de habitantes por veículo apresenta números impressionantes: nos EUA há 1,2 habitantes/veículo; no Japão, França, Reino Unido e Áustria a proporção é de 1,7 e no Brasil, 6,1. Segundo o Center for Automotive Research. Em 2014 a participação da indústria automotiva dos EUA no número de empregos chega a 1,5 milhões de postos diretos e mais de 2 milhões indiretos, somando 4,6% dos empregos totais de 2014. Fontes: Daniela Amorim e Vinicius Neder "Fatia da indústria automobilística no PIB cresce 45,6% em 11 anos" in jornal O Estado de S. Paulo, 5 de maio de 2013. <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,fatia-da-industria-automobilistica-no-pib-cresce-45-6-em-11-anos,152758e>; "Contribution of the Automotive Industry to the Economies of All Fifty States and the United States". Michigan: Center for Automotive Research, 2015. <http://www.autoalliance.org/files/dmfile/2015-Auto-Industry-Jobs-Report.pdf>; e Márcio Pinho, idem nota 4.

de 1950, operam em campos e níveis simbólicos distintos, expressando desejos, sentidos e representações de muitas maneiras e constituindo diferentes modos de ser/estar na metrópole para construí-la enquanto território e espaço habitável.

O automóvel converte-se, a partir dos anos 1950, numa das imagens síntese do século XX. Ao apontar à velocidade, à liberdade, ao status, à individualidade e à infinidade de possibilidades de trajetos e caminhos pela cidade e pelo mundo, o carro condensa um espírito de época e se constitui num sonho para uma grande maioria de pessoas. Sonho cada vez mais possível com as facilidades de crédito e isenção de impostos primeiras décadas do século XXI no Brasil.

Nesse período, o automóvel popularizou-se em tal proporção que o já complicado deslocamento metropolitano tem piorado, com gigantescos congestionamentos, bem como a poluição e os graves acidentes. O modelo rodoviário encontra-se em crise e novas alternativas vêm sendo estudadas e discutidas a fim de evitar o colapso da metrópole e do modo de produção a ela imbricado. O capital, mediante estratégias de autopreservação e grande capacidade adaptativa, cria novos desejos, novas necessidades e novos produtos que viabilizam sua reprodução diante da iminente falência do antigo modelo.

Note-se, por exemplo, o aumento significativo de anúncios de apartamentos que fazem referência à bicicleta e a um novo modo de vida a ela associado. É curioso pensar que há décadas ela já cumpre o papel de meio de transporte para grande número de moradores das periferias e no entanto somente no século XXI constitui tema de interesse para a propaganda e para o investimento de capital. Basta lembrar do filme de Roberto Santos, "O grande momento"<sup>10</sup>, em que o protagonista da trama, morador de um bairro periférico, aparentemente a Mooca, procura vender sua bicicleta para poder

---

<sup>10</sup> Roberto Santos. *O grande momento*. Direção: Roberto SANTOS. Produção: Nelson Pereira dos SANTOS. Elenco: Gianfrancesco Guarnieri, Paulo Goulart e Myriam Pércia. Ubayara Filmes, 1958.

se casar. Hoje a bicicleta está estabelecida como alternativa também para os jovens de classe média e média alta e com isso transforma-se em um mercado potencial que apresenta viabilidade econômica no qual o capital passa a poder investir com maior segurança, vangloriando-se de vender cidadania e de viabilizar o “todo mundo ganha” – sonho da expiação de culpa da classe média ilustrada e possibilidade de ótimos negócios para a reprodução do modo de produção vigente e do sistema dominante (Figura 1).

A26 | Esportes | SEXTA-FEIRA, 6 DE MAIO DE 2016 | O ESTADO DE S. PAULO

# CIDADANIA TEM QUE DAR DINHEIRO

CIDADES INVESTEM MILHÕES PARA TENTAR RESOLVER PROBLEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO E EMPRESAS PERDEM PRODUTIVIDADE TODOS OS DIAS COM MERCADORIAS E FUNCIONÁRIOS PARADOS EM ENGARRAFAMENTOS. PEDALAR AJUDA AS CIDADES A SEREM MAIS “INTELIGENTES” E AS EMPRESAS A SEREM MAIS PRODUTIVAS. PENSANDO ASSIM, CADA VEZ QUE UMA PESSOA USA A BICICLETA TAMBÉM ESTÁ PRATICANDO UM GESTO DE CIDADANIA E TODA ATITUDE CIDADÃ MERECE SER RECOMPENSADA. POR ISSO, BICIPONTOS QUER ESTIMULAR AS PESSOAS A UTILIZAREM MAIS SUAS BICICLETAS. QUANDO TODOS PEDALAM, GANHAM AS CIDADES, GANHAM AS EMPRESAS E GANHAM AS PESSOAS, QUE TÊM MAIS SAÚDE, MAIS DIVERSÃO, MAIS AMIGOS E (É CLARO) MAIS DINHEIRO.

SEJA BEM-VINDO AO BICIPONTOS,  
O PROGRAMA DE FIDELIDADE DA BICICLETA.



**bicipontos**  
TODO MUNDO GANHA

CADASTRE-SE: BICIPONTOS.COM.BR

Figura 1: Anúncio publicado no dia 6 de maio de 2016 no jornal O Estado de S. Paulo. Acervo da Autora.

O fenômeno da bicicleta decorre, em grande medida, da Lei Federal 12.587/12 – a Lei da Mobilidade Urbana – que preconiza a priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo, já em evidente enfrentamento da crise da mobilidade nas áreas urbanas. Sorocaba, por exemplo, é cidade que se destacou na implantação de ciclovias e em 2013 possuía a maior rede cicloviária do Estado<sup>11</sup>. Em São Paulo, com o prefeito Fernando Haddad, a diretriz se concretiza nas faixas exclusivas de ônibus e na construção de centenas de quilômetros de ciclofaixas – pistas exclusivas para bicicletas pintadas principalmente sobre o asfalto das ruas e separadas dos automóveis por tachões.

Como tudo que acontece em São Paulo, as ciclofaixas ganham grande visibilidade no país. Sem dúvida a diversificação dos modos de deslocamento e a possibilidade de se relacionar de novas maneiras com a cidade é importante e positivo. Mas mais do que um meio de transporte, a bicicleta representa um novo modo de vida, um jeito contemporâneo de estar no mundo, particularidade que agrega valor a empreendimentos imobiliários "diferentes e criativos", que eclodem nos bairros "descolados", referência de vanguarda na cidade, como a Vila Madalena. O capital não descansa e, célere, transforma táticas em rentáveis estratégias do sistema<sup>12</sup>. (Figura 2).

---

<sup>11</sup> Segundo artigo de Fernanda Britto. "Sorocaba possui modelo de rede de ciclovias no Estado de São Paulo", in site Archdaily. 19 de Março de 2013. <http://www.archdaily.com.br/br/01-103903/sorocaba-possui-modelo-de-rede-de-ciclovias-no-estado-de-sao-paulo>.

<sup>12</sup> Táticas e estratégias compreendidas como definidas por Michel de Certeau (1996). Por "estratégia" Certeau entende serem as práticas utilizadas pela ordem dominante ou sancionadas por forças dominantes que se manifestam em locais de operação e produtos. As estratégias são produtoras. Procuram se perpetuar por meio de seus produtos e, para isso, tentam atingir o maior número de pessoas com o menor número de artigos possível. A "tática", por sua vez, é uma expressão de indivíduos ou grupos fragmentados tanto temporal quanto espacialmente. O objetivo das táticas é trabalhar sobre as coisas para transformá-las em suas, tornando-as "habitáveis". Michel de Certeau. *A invenção do cotidiano – Vol. 1 Artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1998, p. 37-53.



Figura 2: Estande de vendas de empreendimento imobiliário na Vila Madalena.  
Foto de Gabriela K. Cesarino, gentilmente cedida à autora.

De resto, a bicicleta, no aspecto imaginário, tem a vantagem sobre o transporte coletivo, por manter a ideia de iniciativa própria, do “eu S.A.”, embora seja um modo ativo, ao contrário dos motorizados, que são classificados como passivos. Enquanto isso, os automóveis, mesmo como protagonistas da crise, continuam em alta no desejo do brasileiro e dos paulistano. Impressiona a quantidade de propagandas na TV, de anúncios em jornais, revistas/jornais especializados e a diversidade de modelos destinados aos mais variados tipos de consumidor. Há o carro “família”, o esportivo, o “off road” para grandes aventuras, o corporativo para o empresário bem sucedido, o ágil e econômico, prático para o espaço urbano, o moderno, o arrojado, o básico, o volumoso, entre tantos outros. Múltiplas categorias a atender aos diferentes usuários da mesma maneira, ou seja, com a mesma mentalidade do automóvel. Na aparente heterogeneidade,

uma homogeneização que resulta numa relação de negação do papel primeiro da cidade como lugar coletivo, onde ocorrem as trocas e o encontro dos diferentes, por isso potencialmente conflituoso e perigoso.

O carro, desde que ocupou incisivamente o espaço das cidades, já é apontado como uma aposta arriscada. Animações dos anos 1950 e 1960 já ironizavam os demorados congestionamentos e a paisagem dominada pelos viadutos e pontes, numa escala imensa, a ser vista ao longe, pouco afeita ao humano, além de seu efeito sobre a psique dos motoristas, transformados em agressivos agentes da competição e da velocidade, inebriados pela sensação de poder, no momento em que vestem a armadura que o carro e suas simbologias constituem.

Tal como na célebre animação da Disney, “Motor Mania”, intitulado “Pateta no trânsito”<sup>13</sup> no Brasil, em que o pacato Sr. Walker – Sr. Caminhante, em tradução livre –, “o típico homem comum”, “decente”, “bom cidadão”, “amável”, “pontual” e “honesto”, entra em seu automóvel e instantaneamente sofre uma mudança radical de personalidade, numa bem humorada referência ao filme “O médico e o monstro” (“*Dr. Jekyll and Mr. Hyde*”<sup>14</sup>). Sr. Walker é agora o Sr. Wheeler – Sr. Volante, em tradução livre. Sr. Wheeler não respeita pedestres, é mal humorado, agressivo, violento, egoísta, está sempre com pressa e tem sempre razão, bem como os demais motoristas do filme. Como paga impostos, considera-se “o dono da rua”. Seu ritmo deve ser soberano, seu lugar, o de protagonista e de líder. Mas as coisas mudam quando ele volta a ser pedestre e caminha distraidamente pelas ruas. Nesse momento, Sr. Walker torna-se alvo dos implacáveis motoristas que colecionam os alvos derrubados em suas armas, os carros. O filme trabalha com maestria a polaridade de papéis e descreve com precisão o perfil de grande parte dos motoristas, com impressionante atualidade. (Figuras 3, 4, 5 e 6).

<sup>13</sup> Jack Kinney. *Pateta no trânsito*. Animação. Direção: Jack Kinney. Produção: Walt Disney. Walt Disney, 1950.

<sup>14</sup> Há dois filmes intitulados “*Dr. Jekyll and Mr. Hyde*”, ambos baseados em livro homônimo de Robert Louis Stevenson. O primeiro, dirigido por Rouben Mamoulian é de 1931, e o segundo é de



Figuras 3, 4, 5 e 6: Imagens da animação “Pateta no trânsito”.  
Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=fW3m5I-5d-E>

Assim era a descrição do motorista de automóvel nos Estados Unidos da América em 1950. Mas o sarcasmo e o perigo iminente não seriam suficientes para desanimar o poder público brasileiro, que almejava industrializar e modernizar o país no mesmo caminho que os vizinhos do norte haviam trilhado: a indústria automobilística, cujo protagonismo já vinha sendo construído mesmo antes da Segunda Grande Guerra, influenciando o imaginário dos brasileiros visionários e desejosos de um futuro moderno e pujante. As fábricas da Ford e da GM chegam ao país já nos anos 1920, instalando-se inicialmente no município de São Paulo e mais tarde na região do ABC paulista. Já a Volkswagen entra em São Paulo em 1953, para montar os veículos que vindos em caixas via porto de Santos e em 1957 muda-se também para a região do ABC, em São Bernardo dos Campos. Em 1959 surge o primeiro fusca brasileiro – com 54% das peças fabricadas no país, embora o projeto, como os das outras grandes montadoras da região, fosse importado. Na mesma época, em 1953, é criada a Petrobras, empresa estatal do Petróleo, e são instaladas fábricas de peças e pneus nas proximidades das montadoras.

Somem-se a isso as estradas de rodagem inauguradas ou modernizadas no Estado nas décadas de 1930/40, processo que prosseguiu intenso até a década de 1990; a criação do DER, Departamento de Estradas de Rodagem, em 1934; e o Plano de Avenidas de Prestes Maia<sup>15</sup>, parcialmente executado entre 1938 e 1945, quando o engenheiro foi nomeado prefeito da cidade pelo interventor Adhemar de Barros. No plano, Maia já imaginava uma cidade voltada para o automóvel e propunha a canalização dos córregos e a ocupação dos fundos de vale com vias expressas que formavam uma grelha rádio-perimetral de avenidas. Quando prefeito, projetou e abriu diversas avenidas, tais como a 9 de Julho, Anhangabaú, Duque de Caxias, Ipiranga e São Luís. Bondes e ônibus eram contemplados no plano, sendo os últimos priorizados graças a sua flexibilidade. Em 1940 inaugura-se o Autódromo de Interlagos, inspirado nas pistas de Indianápolis (EUA), Brooklands (Inglaterra) e Montony (França).

---

<sup>15</sup> Francisco Prestes Maia. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930.

A cultura do automóvel, impulsionada pela mão de obra imigrante que se concentra em São Paulo e pela imensa força dessa indústria na economia internacional, estimulada pela cultura da Guerra Fria, vem para ficar e segue forte até hoje. No antológico filme de Luis Sérgio Person, “São Paulo, Sociedade Anônima”<sup>16</sup>, ambientado em São Paulo entre os anos de 1957 e 1961, a capital paulista é apresentada em múltiplas facetas. Há favelas, bairros da periferia, trem, trilhos de bondes sendo retirados, ônibus, automóveis e pedestres, além da nova queridinha do cidadão médio brasileiro, a TV. A cidade de São Paulo é protagonista e a indústria automobilística ocupa papel de destaque nesse protagonismo.

Carlos, o personagem principal interpretado por Walmor Chagas, trabalha numa montadora de automóveis, a Volkswagen, e no decorrer do filme vai trabalhar numa fábrica nacional de peças. A fábrica pertence a Arturo, descendente italiano entusiasta do progresso, da indústria, do automóvel e de São Paulo, e está instalada na região do ABC, junto à Via Anchieta (SP – 150). É nesse local, olhando para o futuro prometido pela estrada, que Arturo, em interpretação de Otelo Zeloni, faz uma declaração síntese do espírito empreendedor e modernizador da cidade: “O café é o presente, mas o futuro está aqui. É a indústria que vai decidir. O aço, o petróleo, o automóvel, o trator” (...) “São Paulo, essa terra de gente que trabalha. Somos nós que impulsionamos o Brasil. Somos nós o motor.”

De locomotiva, São Paulo passa a motor. Atualiza-se a forma, supera-se a locomotiva, mas a ideia segue a mesma. Como no brasão da cidade, trata-se de conduzir, liderar e lutar por esse lugar de ponta no país. Carlos está deprimido. Sua vida, sem perspectiva, embora, como afirma Arturo, agora que ele tem esposa, filho e emprego, “pode descansar nos fins de semana, como sugere a publicidade dos jornais”. Ele, então, decide fugir. “Tchau, São Paulo”, diz Carlos enquanto sai em velocidade pela estrada de Santos num Karman Ghia roubado que enguiça durante a viagem. E o rapaz acaba por voltar de carona num caminhão FNM para a imensa cidade que, enquanto o oprime, é também sua única opção. (Figuras 7 e 8).

---

<sup>16</sup> Luis Sérgio Person. *São Paulo, Sociedade Anônima*. Filme. Direção: Luis Sérgio Person. Elenco: Walmor Chagas, Eva Wilma e Otelo Zelone. Columbia Pictures, 1965.



Figuras 7 e 8: Imagens do filme “São Paulo, Sociedade Anônima” mostram a solidão da metrópole e a presença indiscutível do automóvel na vida dos cidadãos.  
Fonte: [https://www.youtube.com/watch?v=ns-LPKhz\\_AE](https://www.youtube.com/watch?v=ns-LPKhz_AE)

Outros pontos podem ser examinados nessa arqueologia da mentalidade rodoviária e certamente há vasta produção de textos, filmes, propagandas, músicas e outras expressões que exploram a questão da velocidade, da virilidade, do sucesso, do descompasso entre o velho e o novo. A Jovem Guarda, com sua música fortemente influenciada pelo rock'n'roll dos Estados Unidos da América, consagraram diversas canções que enaltecem o automóvel e a velocidade. Roberto Carlos, em 1969, canta que para conhecê-lo basta entrar no seu carro, na Estrada de Santos. Em alta velocidade, sozinho, com o tempo cada vez menor, ele não pode parar. E o passado é uma imagem que fica para trás em seu retrovisor. O carro é a própria individualidade do narrador e o movimento e a velocidade são a única possibilidade de superar um passado doloroso, que se pretende esquecer a tornar-se apenas mais um reflexo no retrovisor. A mesma velocidade, associada ao poder, à virilidade, está no rock de Ronnie Cord (1963), que desce Rua Augusta a 120 por hora, num carro “envenenado”, expulsando os pedestres da calçada, sem medo do pneu careca ou de passar no sinal fechado. O espírito de aventura e a desobediência típicos do *rock'n'roll* se expressam na velocidade que aparentemente só o automóvel pode proporcionar.

Nas periferias mais pobres, por outro lado, onde o carro ainda não era tão presente, o descompasso entre a vida vagarosa e a velocidade da metrópole, a realidade dos que usam os trens como meio de transporte aparecem com vivacidade nos bem humorados sambas de Adoniran Barbosa. Iracema (1974), seu grande amor, foi embora. Morreu atropelada quando, distraída e descuidada, atravessou a Rua São João na contra mão. Em “Trem das Onze” (1964) o namorado não pode ficar porque o último trem vai passar e, se ele perder esse trem, “só amanhã de manhã”. Passado e presente coexistem,

conflitam. E a representação da cidade dos carros rapidamente prevalece, ainda que nas periferias a realidade seja um tanto diferente<sup>17</sup>.

O transporte coletivo é responsável pelo deslocamento de milhões de pessoas na cidade de São Paulo e, de acordo com a Lei da Mobilidade de 2012, deve ser priorizado nas políticas públicas. Irmãos dos carros, provenientes da mesma indústria, os ônibus constituíram a solução para o transporte da imensa maioria daqueles que não tinham capital ou renda para comprar um carro. Foram priorizados em detrimento dos modos sobre trilhos, mas o status ficou por anos com a minoria motorizada com veículos próprios enquanto o transporte coletivo ocupou o papel de “patinho feio” na construção da representação da cidade. A exceção sempre foi o metrô que, subterrâneo, evita os congestionamentos da cidade, garante a rapidez e um serviço de alta qualidade, embora numa rede bastante restrita e de custo altíssimo. Em momento de mudança, como se encontra a questão da mobilidade no início do século XXI, os automóveis têm ficado cada vez mais na berlinda, acusados de causar muitos dos grandes males da metrópole. Mas seriam os transportes coletivos os novos protagonistas de representações positivas? Ou o transporte individual, como a bicicleta, vai novamente tomar a dianteira como melhor alternativa? A própria indústria automobilística percebendo o momento difícil já articula novas soluções, como o carro elétrico, sem motorista, associado a aplicativos de compartilhamento ou como o UBER etc.

É evidente que o transporte coletivo tem uma importância simbólica bastante diferente do individual e que tal fato decorre do lugar social que a grande massa ocupa na metrópole, reiteradamente “mantida em seu devido lugar”, sem direito a grandes aspirações e desejos. Tratada como estatística e força de trabalho que nada mais precisa fazer além de dirigir-se de casa para o trabalho e vice-versa, seus desejos, suas práticas e representações acontecem

---

<sup>17</sup> Mais informações sobre Adoniran Barbosa e suas composições em Leonel Kaz e Nigge Loddi, org. *Trem das Onze: A poética de Adoniran Barbosa*. Rio de Janeiro: Aprazível Edições, 2010/2011.

silenciosas pela cidade. Pouco se vai encontrar da produção artística ou imagética sobre esse tema.

O documentário de Jean Manzon “A luta pelo transporte em São Paulo”<sup>18</sup> já aponta a voluptuosidade da cidade para o trabalho e o crescimento, mas sinaliza a dificuldade dos trabalhadores, “sem conforto algum”, transportados em caminhões como gado, a esperar angustiosamente pelos ônibus por horas na fila, “agravando os problemas de trânsito e de transporte coletivo”.

Tratado abstratamente, o chamado “povo” é valorizado por seu trabalho e força, mas no filme sua humanidade consiste em sua posição social na cadeia produtiva. Fartas imagens de engrenagens apontam para o esforço duro dos trabalhadores que lutam para não deixar os ônibus parados. Predominam os homens brancos e de meia idade na película. (Figuras 9 e 10). O documentário segue louvando o trabalho da CMTC e sugere que a solução dos impasses de transporte, algo que precisaria ser feito com urgência, exigiria enormes aportes de capital, e atribui o fato aos “custos que cresceram enormemente”. Veículos, pneus, baterias, tudo aparentemente subiu muito acima do razoável, bem como o valor da mão de obra que opera o sistema. E o verdadeiro vilão desse caso é então apontado pelo narrador: a passagem, cujo valor estava congelado desde 1947<sup>19</sup>. Esse é o raciocínio e o imaginário que se constituiu desde muito tempo: de que a passagem deve ser responsável pelo pagamento dos custos do conjunto. Ora, se ele tem qualidade e serve a uma mancha urbana espraiada e imensa, esses custos certamente serão altíssimos, sobretudo se uma boa qualidade for ofertada. Daí decorre uma questão aparentemente insolúvel. Se o sistema for adequado, portanto custoso, e esse custo pago pela tarifa, ele não atenderá à enorme massa de baixo poder aquisitivo. Deveria então o serviço de transporte coletivo de massa seguir inadequado, precário, desatualizado e de baixo padrão?

---

<sup>18</sup> Jean Manzon. *A luta pelo transporte em São Paulo*. Filme. Produção: Jean Manzon. Jean Manzon Films Ltda., 1952.

<sup>19</sup> Idem nota 7.



Figuras 9 e 10: Imagens do filme “A luta pelo transporte em São Paulo. Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=shQSWlumUU8>

Essa abordagem sofre importante inflexão em 1990, quando a prefeita Luiza Erundina encaminha para a Câmara o projeto Tarifa Zero<sup>20</sup> e acende o debate sobre o funcionamento dos ônibus da cidade e a quem ele deve

<sup>20</sup> Ieda Marques Britto, coord. *Municipalização dos ônibus da cidade de São Paulo*. São Paulo: Secretaria Municipal de Transportes do Município de São Paulo, 1992.

servir. A discussão volta ao centro das atenções, dessa vez ainda com mais força, em 2013, com as manifestações de junho contra o aumento das Tarifas, sob a liderança do Movimento Passe Livre. No projeto original de 1990, o custo operacional seria calculado a partir da extensão da linha operada, dos custos com combustíveis, desgaste e manutenção dos veículos, operação da frota, limpeza, entre outros, e seria desvinculado do valor da tarifa, integralmente coberto pelo poder público municipal mediante um aumento progressivo no IPTU da cidade – haveria isenções, e os grandes comércios e indústrias, principais beneficiários da medida pagariam mais do que as residências. O valor do imposto arrecadado formaria um fundo usado posteriormente para remunerar as empresas prestadoras de serviço. A mesma proposta hoje, pode e deve ser pensada a partir de outras fontes de financiamento, inclusive federais.

Ao desvincular o valor da tarifa dos custos do sistema quebra-se a tradicional lógica do transporte coletivo lotado para garantir uma maior arrecadação para o prestador de serviço com o menor custo possível. Altera-se essa narrativa e volta-se a uma perspectiva de universalidade do serviço público que está comprometida pelo valor da tarifa – em sua essência, limitante. Sem se falar no forte aspecto simbólico da catraca, que pode representar a repressão, as amarras, as limitações e os controles, por exemplo. O Estado, que já cuida do transporte individual ao sinalizar, pintar e administrar ruas, sinais luminosos, placas de sinalização, asfalto etc., sem mencionar a construção de pontes, viadutos, pistas expressas muitas vezes exclusivas para os automóveis, passaria a se ocupar mais e melhor de uma maioria da população frequentemente desassistida e vulnerável. Mas, como a narrativa do mérito e do trabalho é muito arraigada, principalmente em São Paulo, alguns partidos, políticos e intelectuais supostamente de esquerda colocaram-se contra o projeto. Para eles o trabalhador quer trabalhar e receber um salário suficiente

para pagar a tarifa<sup>21</sup>. A afirmativa leva a crer, como apontado no início do texto, que a mobilidade física na cidade vem imantada pela ideia de que o movimento é mérito e fruto do esforço daquele que o realiza, sendo, portanto, de sua responsabilidade.

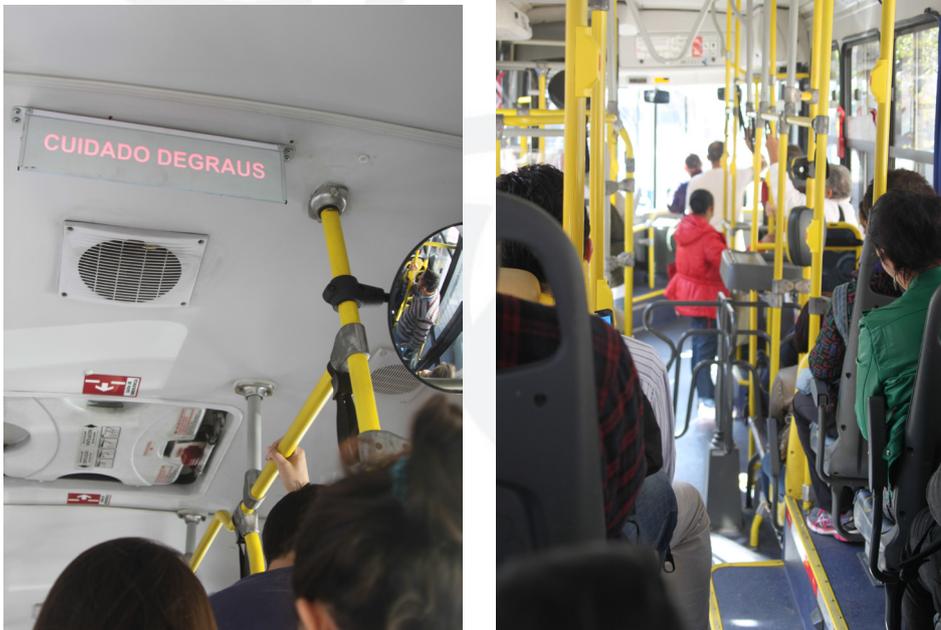
Hoje, a luta pelo passe livre universal, associada às lutas específicas de minorias como mulheres, negros, pessoas com deficiência, ciclistas, pedestres etc. colocou a mobilidade num patamar que impulsiona variados setores da sociedade para a discussão sobre a importância do transporte coletivo para a vida da cidade e para os desejos e sonhos da população que se movimenta e constrói o espaço urbano. Mas do ponto de vista da qualidade dos serviços e o nível das propostas públicas ainda há muito o que se avançar no sentido de se reverter a lógica excludente e elitista da mobilidade na cidade de São Paulo.

Ônibus com altos degraus, corredores estreitos nos quais usuários se apertam em quase todos os horários do dia e da noite, canos, catracas e câmeras para evitar pequenos truques com o bilhete único, veículos cheios a qualquer hora, pontos de ônibus que ostentam exuberantes painéis iluminados com publicidade, mas não possuem qualquer indicação das linhas e itinerários que por ali passam, atestam que o serviço tem uma qualidade que deixa muito a desejar nos quesitos mais elementares (Figuras 11, 12 e 13). Que dizer dos pontos estruturais, como tarifa, remuneração dos serviços e trajetos das linhas? Nessa condição fica difícil imaginar outra representação possível de ser constituída a partir desse serviço coletivo essencial para o funcionamento da cidade, produtor de imaginários e dinâmicas para parcela significativa da população. Curioso observar que a catraca, validador e cobrador ocupam espaço de 2 a 4 assentos conforme o

---

<sup>21</sup> Em declaração ao jornal Folha de S. Paulo no dia 16 de março de 2006, Luis Inácio Lula da Silva afirma que “Eu também quero tudo de graça, mas nós temos de trabalhar.” Segundo Thais Carrança trata-se da explicitação da ideologia do “novo PT, orgulhoso de sua ‘nova classe média’: a do abandono da luta pela universalização do acesso aos serviços públicos para todos os cidadãos, substituída pela busca por uma ampliação do acesso a serviços privados para aqueles consumidores que possam pagar por isso”. Thais Carrança. “Tarifa Zero, do PT de Erundina ao PT de Haddad” in revista Forum, 11 de junho de 2013. <http://www.revistaforum.com.br/2013/06/11/tarifa-zero-do-pt-de-erundina-ao-pt-de-haddad/>

caso. Em uma frota de 15 mil ônibus, como a de São Paulo, são trinta a sessenta mil lugares que deixam de ser ofertados. No discurso da eficiência eis aqui uma paradoxal ineficiência a serviço da arrecadação.



Figuras 11, 12 e 13: Imagens do interior de ônibus com degraus e corredor estreito; imagem de ponto de ônibus de aço, com dois anúncios “back light” mas sem informações sobre as linhas de ônibus que passam por ele. Fotos da autora.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Compreender que a mobilidade é elemento fundamental para o funcionamento do modo de produção, mas também fator de segregação e limitação por parte desse mesmo sistema e ao mesmo tempo importante fator de subjetivação, apropriação e representação da cidade é essencial para se entender como no imaginário paulistano esse é um tema bastante complexo. Existe uma forte correlação entre mobilidade física e mobilidade social. Mobilidade, portanto, presta-se a múltiplas representações e expressa relações e disputas sociais, lutas de poder, significações do espaço público e coletivo, entre tantas outras. A questão do público x privado e a do coletivo x individual são centrais nessa discussão e chaves para se propor políticas públicas de fato relevantes.

O sucesso do automóvel só se faz inteligível nessa intersecção existente entre o panorama econômico de contornos nacionais e internacionais e a ideologia e a cultura que o circundam, matizada pelas características locais. Mas um terceiro elemento é fundamental para o sucesso do modelo. A psicologia do ser humano e sua necessidade de afirmação e reconhecimento individual são componentes que a propaganda manipula e usa de modo bastante eficiente para efetivar as estratégias do sistema. Aqui percebe-se o nó e a contradição da questão. Cidades são coletivas por natureza. Essa característica intrínseca deve ser adequada às demandas individuais ou de pequenas coletividades. Mas existe um equilíbrio feito de tensões e disputas sociais veementemente expressas na mobilidade, daí sua importância e seu imenso potencial como estudo das diferentes representações sociais.

Para que o coletivo prevaleça sobre o individual é fundamental que se trabalhe com essa outra dimensão: investigar os desejos, os sonhos, as práticas e dinâmicas da população que usa e depende do transporte coletivo quando se movimenta pela cidade e até quando é impedida de fazê-lo. Reproduzir as relações socioeconômicas e de poder é ocupação do próprio sistema. Subverter essa dinâmica, usar o diferente e o criativo em outra perspectiva é

mais complexo e mais trabalhoso. Mas é imperativo considerar novos modos de olhar, humanizar a massa para que o ciclo vicioso da grande estrutura possa ser de fato modificado. É trabalho de importância no qual estudos acadêmicos poderiam e deveriam desempenhar papel de destaque na pesquisa, sistematização e proposição de vias alternativas, além de amplificar a voz silenciada de muitos dos personagens que fazem a cidade.

No artigo procurou-se apresentar a mobilidade como objeto imaterial que se materializa em diferentes formas e expressa relações sociais, de opressão e dominação intrínsecas ao sistema. Abre como horizonte a possibilidade de se investigar outras representações não dominantes a partir da pesquisa dos habitantes que se movimentam pela metrópole muitas vezes durante longas horas, a construir imagens, sensações, sonhos e representações mediante práticas individuais ou coletivas. Construções frequentemente desconsideradas, silenciadas e esquecidas pelo poder dominante. Entram nesse corpo das memórias esquecidas, entre outros, aqueles que dependem do transporte coletivo diariamente, os que utilizam a bicicleta muito antes de qualquer ciclovia ser cogitada e os pedestres, condição de todos em algum momento do deslocamento.