

Crescimento e Consolidação do Transporte Informal na Metrópole do Rio de Janeiro .

Hernán Mamani.

Cita:

Hernán Mamani (2007). *Crescimento e Consolida o do Transporte Informal na Metrópole do Rio de Janeiro. XXVI Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Guadalajara.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-066/148>

Crescimento e Consolidação do Transporte Informal na Metrópole do Rio de Janeiro

Hernán Armando Mamani

**Cuernavaca,
2007**

Sumário

Resumo		1
Introdução		1
Abordagem Teórica		3
Reestruturação Produtiva, Crise do trabalho e Sujeitos Sociais		3
Mobilidade, Integração e Acumulação Flexível		5
Metropolização e Fragmentação socio-espacial		7
Hipótese		8
Método		9
Resultados		9
Urbanização e modernização: alcance explicativo da dimensão econômica		9
Dimensões políticas da fluidez		12
Transformações Morfológicas		12
Reapropriação do Espaço		13
Ethos: projetos, táticos e estratégias		15
Conclusão		19
Referências Bibliográficas		19

Crescimento e Consolidação do Transporte Informal na Metrópole do Rio de Janeiro

Hernán Armando Mamani

O trabalho busca descrever e esclarecer o process de consolida o, crescimento e legaliza o do Transporte Informal na metrópole do Rio de Janeiro, ocorrido a partir da segunda metade da década de 90. Sustenta-se nele que o desemprego e a desregula o econômica são insuficientes para compreender o fenômeno. O mesmo insere-se num processo de expansão metropolitana novo, relaciona-se com o complexo jogo político entre os municípios metropolitanos. E, por último, tem como tem como fator fundamental a mobiliza o de setores de classe média que aderiram ao empreendedorismo e ao auto-emprego

Introdu o

Um dos fatos mais marcantes da vida na metrópole do Rio de Janeiro, nos anos 90, foi o aparecimento e expansão do transportes informais realizado por vans e kombis. Com eles, a problemática dos transportes metropolitanos parece mudar de eixo e se concentrar sobre se estes novos meios devem ser legalizados e de que modo; se são uma alternativa ao transporte por ônibus; se a concorrência vale a pena, se constituem um transporte seguro. A pol mica tem ido muito além dos gabinetes governamentais e dos encontros de especialistas. Nalguns momentos ganhou a rua, a opinião pública e as manchetes dos jornais.

Durante a década de 90, além do grande crescimento do número de vans e kombis em toda a Região Metropolitana, houve diversifica o nas modalidades de transporte informal e transforma o das mais antigas. Os cabritinhos - kombis e veículos particulares que operavam o transporte em favelas e bairros pobres - expandiram-se por toda a metrópole, atuando, agora, tanto no Centro quanto nas áreas abastadas, adotando como as vans, a organiza o em cooperativas. Os  nibus "piratas" - tradicionais no Rio de Janeiro - deixaram de ter como ponto final a Central do Brasil para dirigir-se, cedo,   Zona Sul e  

Barra da Tijuca. E finalmente, proliferam por toda parte as mototaxis. O fato mais notável desta transformação, entretanto, é o alto grau de organização, a capacidade de mobilização e de articulação política e jurídica demonstrada pelos operadores do transporte informal. Lutando na rua, nos tribunais, nos gabinetes, nas eleições, os autodenominados transportes alternativos, abriram um espaço para si, obtendo regulamentações municipais e estadual, que lhes concederam condições de circulação bastante próximas às reivindicadas.

A complexidade e a dinâmica desse processo não se deixa apreender pelas denominações correntes: transporte pirata, clandestino ou irregular; alternativo, informal ou “paratransit”. Os três primeiros utilizados, principalmente, pelas empresas de ônibus, destacam apenas os aspectos negativos, enquanto o termo alternativo denota somente os aspectos positivos. Por outro lado os dois últimos aludem tanto à problemática do trabalho informal urbano nos países do terceiro mundo quanto a transportes que operam nos países desenvolvidos, sendo, então, denominações imprecisas. Os termos comuns acionados para explicar um fenômeno em curso em boa parte das metrópoles e capitais brasileiras são parciais e limitados.

O nome dado não é uma questão menor. Expressa o status atribuído a estes transportes e, em consequência, faz referência a um quadro ideal do que os transportes deveriam ser, e as explicações de porque e como são o que são. Abordado desde uma perspectiva empresarial, ou mesmo governamental, o assunto é tratado tecnicamente num jargão bastante elaborado, próprio da engenharia dos transportes, alinhando em lados opostos os argumentos favoráveis e os desfavoráveis ao transporte informal. Todos concordam, entretanto, na necessidade de ordenar o sistema, de modo a atender com eficiência as necessidades dos habitantes e cumprir adequadamente as funções econômicas das metrópoles contemporâneas: ser fator de eficiência e competitividade. Nas análises mais apuradas, o fenômeno é associado à globalização, à inovação tecnológica, à crise econômica, ao desemprego, à desregulamentação e à falta de ação pública. Em suma, o tema desperta debate acalorado, sem que haja indícios de solução nem elucidação.

Uma observação mais profunda dos fatos deverá ir, entretanto, para além dos discursos e as concepções sobre o transporte para observar as práticas que o produzem. Por tais razões, o trabalho traçará um retrato do processo de consolidação, crescimento e legalização do transporte Informal, na metrópole do Rio de Janeiro durante a década de 1990, avaliando causas e perspectivas. Busca-se compreender, assim, os motivos da emergência, expansão e consolidação dos transportes informais.

Abordagem Teórica

A problemática sócio-espacial tomada a partir dos “transportes informais” requer uma abordagem interdisciplinar, já que se trata de um fenômeno complexo no qual se conjugam aspectos econômicos, sócio-culturais, políticos e espaciais, e demanda do cruzamento de três eixos analíticos que permitam interpretar de forma articulada as transformações no mundo do trabalho, na metropolização e nos modos de circulação. Estes são:

- reestruturação produtiva, crise do trabalho e sujeitos sociais;
- metropolização e fragmentação socio-espacial;
- mobilidade, integração e acumulação flexível.

Reestruturação Produtiva, Crise do trabalho e Sujeitos Sociais

O tema pode ser abordado a partir da problemática da reestruturação produtiva, que designa um vasto processo de mudança nas relações de produção, de redefinição dos papéis dos Estados nacionais e das instituições financeiras, cujas conseqüências para o mundo social ainda constituem em grande parte uma incógnita. Nas empresas, compreende inovação tecnológica, reorganização da produção e da organização produtiva e ainda, nas formas de gestão, tais como: produção enxuta e especialização flexível. Nestes dois âmbitos, o fim da grande empresa produtora de bens e serviços standartizados, para um mercado de massas (empresa fordista)¹.

Alteram-se, assim, tanto o perfil do trabalhador-empregado quanto a relação entre empresas e mercado consumidor. O termo flexibilidade expressa bem algumas características centrais deste fenômeno. A produção deve alterar-se junto com as flutuações do mercado, o que requer trabalhadores polivalentes, com formação não convencional. Exige, além disso, que a própria regulação do trabalho seja adequada, para permitir variações no volume e na qualidade do trabalho utilizado. A organização das empresas em rede, sem que dependam, como outrora, da proximidade, permite uma participação ágil no mercado internacional mas acarreta a perda da centralidade da grande cidade industrial do passado devido à realocação das empresas entre regiões e países. Estas transformações - abordadas usualmente como representativas de uma mudança no regime de acumulação ou

¹ Ver Kern & Schuman,(1991) e Piore e Sabel (1984).

uma clivagem no paradigma industrial² - implicam em mudanças na estrutura social, de dimensões e profundidade pouco conhecidas.

As alterações na produção conduzem à diminuição do número total de trabalhadores industriais, assim como, da sua representatividade na composição da força de trabalho. Fala-se, então, do fim da “sociedade do trabalho” ou do fim da “sociedade salarial” mas, o sentido atribuído à noção de “fim” não é unívoco. Pode ser compreendido como esgotamento da capacidade explicativa da categoria sociológica trabalho e, portanto, como limitação da teoria social, tal como proposto por Offe (1989), ou como abandono do trabalho industrial como parâmetro nivelador das diferenças sociais e condição de cidadania, como formulado por Castel (1998).

No primeiro caso, a crescente heterogeneidade do mercado de trabalho tornaria duvidosa a importância do trabalho “na percepção dos interesses sociais, na autoconsciência, no comportamento organizacional e político dos trabalhadores” Quer dizer, na medida em que o trabalho não é mais capaz de propiciar a formação de sujeitos coletivos, teria se “tornado abstrato” - surgindo, apenas, uma categoria estatística descritiva e não mais “uma categoria analítica capaz de explicar estruturas, e conflitos e ações sociais”³.

No segundo caso, o decréscimo da oferta de trabalho industrial inviabilizaria que este seja visto como meta e solução para a integração social e garantia da igualdade, não apenas porque os trabalhadores não se identificam com a sua atividade mas, também, porque o desemprego e a diminuição do salariado industrial limitam os fundos disponíveis para programas de proteção social e de renda mínima, típico do estado de Bem-Estar. Nesta perspectiva, o desemprego e a impossibilidade de incorporar os “excluídos” do mundo industrial trazem novamente à tona a questão social, já que ameaçam a coesão social ao reestabelecerem a tensão e a anomia na relação economia-sociedade.

Na tentativa de encontrar algum arranjo institucional que permita gerir o problema da “exclusão” decorrente do desemprego, entrecruzam-se várias linhas de pesquisa e frentes de ação. Assim, por exemplo, o setor ou a economia informal deixam de ser pensados como fenômenos próprios da marginalidade urbana - resquícios da economia tradicional devido aos limites da modernização e à falta de desenvolvimento - para serem percebidos como uma maneira de lutar contra a

² Ver respectivamente Harvey (1998) e Piore & Sabel (1984)

pobreza⁴.

Ainda mais, nesta nova visão, promovida principalmente desde os modernos meios de comunicação, o pequeno empresário aparece como um ator portador de um projeto próprio, “com vontade de atingir o correto empreendimento”, sendo capaz “de aderir a novos campos de atividades sem protecionismos ou subsídios”. A figura do pequeno empresário abrange por igual “iniciativas precárias” e grupos de elite. Seus empreendimentos constituiriam “não apenas um celeiro de idéias e de lucros mas de empregos⁵”. Quer dizer, a pequena empresa contemporânea seria um fator de desenvolvimento.

A promoção da pequena empresa como solução econômica e social para o desemprego ocorrendo simultaneamente à informalização da atividade econômica permite a relação da informalização com a dominação social. Isto é, mediante a desregulação não se busca apenas a super-exploração mas, sim, também garantir a subordinação social. Esta concepção fundamenta-se na idéia de que os trabalhadores informais enfrentam obstáculos para sua organização, sendo incapazes, portanto, de se auto-construírem como sujeitos coletivos⁶. Assim, Castel (1998) avalia ser impossível que os desempregados e os informais lutem e conquistem novas formas de cidadania e de participação. Igualmente Touraine (S.D.), sustenta que os informais, na América Latina, são incapazes de se organizar: tendem à passividade e se envolvem, apenas, com movimentos de cunho clientelista.

Quando é formulada a questão da crise do trabalho, problematiza-se o poder explicativo das relações de trabalho como principal âmbito estruturante do social. O enfraquecimento do vínculo de emprego desperta temor quanto às suas conseqüências para a de coesão social. A mesma levaria, também, a que desapareça a expectativa de que uma classe ou um grupo social venha a tornar-se um sujeito coletivo, com força suficiente para ocupar o espaço social, político e utópico deixado pela classe operária e pela indústria.

Metropolização e Fragmentação socio-espacial

Desde o ponto de vista espacial, estes processos têm como cenário privilegiado as grandes regiões metropolitanas, que “tendem a recuperar protagonismo e constituir-se nos espaços

³ Offe, 1989, p.21

⁴ Ver De Soto (1987).

⁵ Ribeiro, 1995

⁶ Morice, 1994

da crise global e na forma central de organização territorial do capitalismo⁷.”. Nos grandes centros urbanos, espaços especializados pela gestão econômica articulariam-se além da esfera local e nacional numa “rede solidária” de cidades globais. Neste contexto, a metropolização impulsionada pela industrialização, pareceria, nas últimas décadas, estar mais vinculada “ao aparecimento e difusão espacial de grandes equipamentos de consumo, à formação e revitalização de distritos de comando e à difusão de novas tipologias de espaço residencial de classes médias altas”. A “ordem territorial taylorista-fordista, estaria, assim, sendo substituída por uma ordem territorial pós-fordista, pós-social e pós-moderna⁸”, na qual a informação e o conhecimento têm um papel central.

A cidade fratura-se, então, “em setores, bairros, municípios escassamente integrados, não rentáveis ou deprimidos e em fragmentos urbanos modernos, globalizados, especializados e competitivos”. Cristaliza-se em certos pontos do território “uma lógica correspondente ao novo momento histórico” em que certos espaços são capazes de conferir valor a atividades, pessoas e mercadorias. “Confluem os resultados contraditórios de um processo de modernização que impõe novas formas de atraso”, configurando um processo que Santos (1990a. p. 28) denominou “involução urbana” e, anos depois, de flexibilidade tropical”⁹.

Desde esta perspectiva, a segregação espacial típica da cidade latino-americana não se aproxima ao processo de exclusão social concebido por Castel. Ocorreriam, aqui, dois processos simultâneos: junto à modernização de atividades haveria expansão da pobreza e dos empregos mal remunerados. Uma “proliferação de atividades com diferentes níveis de capital, trabalho, organização e tecnologia, menores que no setor moderno que surgem como uma forma de suprir a demanda de empregos e serviços (...) que a economia monopolista não consegue atender”. Estes serviços suprem uma população ‘marginalizada’ e, com isto, desenvolve-se “uma vasta classe média e pobre”. São atividades econômicas que se inserem em “diversos circuitos de circulação, distribuição e consumo que lhes permite trabalhar segundo diversas taxas de lucro¹⁰”.

O tamanho da cidade dá novas dimensões à segregação espacial, criando um número maior de áreas relativamente homogêneas (níveis de renda da estrutura sócio-profissional, da variação de consumo) [...] que induzem à instalação de uma certa tipologia de produção de bens, serviços e comércio. Cada sub-área

⁷ Ciccolella, 1999

⁸ Ciccolella, 1999

⁹ Santos, 1999.p. 260.

¹⁰ Santos , 1990a p. 28

age desse modo [...] dessa forma a cidade admite e cria (enquanto meio geográfico) formas produtivas variadas e diversas (Santos, 1990a. p. 45).

A segregação espacial e a superposição de lugares novos – modernos lado a lado dos antigos - apresenta-se, mediante a combinação da perspectiva sociológica e geográfica, como configuração de uma urbanização de base pobre. Deste ângulo, é possível pensar que, antes que exclusão, existe reclassificação dos espaços e das relações sociais comandada pelas práticas hegemônicas¹¹. A segregação sócio-espacial pode ser interpretada, assim, como fator de dinamismo econômico - tal como apontado antes - e talvez social/político se refletida à luz da experiência histórica, quando, nos anos 70, àquela urbanização deu base a vigorosos movimentos sociais¹².

Mobilidade, Integração e Acumulação Flexível

Desde a perspectiva da engenharia, os transportes seriam uma função da comunicação própria da administração da sociedade; quer dizer, atendem à necessidade humana de comunicação. Até a revolução industrial, esta necessidade teria sido satisfeita mediante práticas racionalizadoras pouco científicas que não maximizariam os recursos disponíveis. “As técnicas modernas possibilitaram o crescimento vertiginoso das cidades”¹³, ocasionando novas necessidades. Haveria, assim, tensão permanente entre crescimento das necessidades humanas e respostas técnicas, gerando perda da qualidade de vida nas cidades. A partir desta concepção, afirmam-se duas óticas. A primeira, expressa-se no ideal desenvolvimentista e, a segunda, corresponde à sua crítica, atribuindo o problema da ineficiência dos transportes aos equívocos do modelo de desenvolvimento anteriormente adotado¹⁴.

O problema técnico nos transportes consistiria na sub-utilização do transporte de massas, principalmente nos países que optaram por um “modo de vida” pautado - como o norte-americano - no transporte individual. Se bem que não se trata de uma tendência nova, este fenômeno teria adquirido novas formas de manifestação. A mobilidade permitida pelo automóvel contribuiria para a formação de uma “urbanização dispersa” ou “urbanização em rede”¹⁵, na qual o centro histórico perde importância. A metrópole expande-se por uma

¹¹ Santos, 1999. p. 218

¹² Ver Moisés & Allier (1978).

¹³ Branco, 1980

¹⁴ ANTP, 2002. P. 1

¹⁵ Castells, 1999

ampla região, transformando os usos do solo e tornando ineficazes as formas habituais de gestão urbana: tratar-se-ia de “um desafio ao conhecimento urbano”¹⁶, já que estariam sendo configuradas novas relações entre sociedade e território.

Esta última perspectiva é enfatizada pela Geografia. Desde uma “postura teórico-metodológica neo-marxista”¹⁷, a compreensão do transporte incorpora uma outra dimensão, considerada até então ausente. Tem uma “participação fundamental na organização do território” já, que corresponde a um “momento de circulação no espaço”, funcional ao padrão de acumulação “próprio da estrutura de poder dominante”¹⁸. Para a análise crítica trata-se, então, de um fator crucial na segregação sócio-espacial.

Como processo de trabalho, o transporte “articula território e sociedade, mudando a localização de bens e pessoas com o propósito de superar a distância física que separa os locais de produção e consumo, resultado da divisão territorial do trabalho. O modo em que está organizada a produção define o tipo, dimensão e frequência da circulação”¹⁹. Isto é, o transporte “viabiliza a concentração e espacialização de atividades e a expansão territorial”²⁰. A estratégia expansionista manifesta-se através da aceleração dos tempos de circulação de bens e pessoas, possibilitando a integração de “novos espaços ao sistema econômico”²¹. Esta especificidade do transporte urbano - que permanece constante em todas as escalas - permite compreendê-lo como uma ferramenta da produção do espaço. É portanto, “objeto de conflito de interesses sociais”²².

Mas no mundo moderno, e hoje de maneira mais radicalizada, aumentaria “a exigência de fluidez para a circulação de idéias, mensagens, produtos e dinheiro interessando aos atores hegemônicos”²³. “Fluidez e racionalidade são os axiomas fundamentais da realidade mundial”, pelos quais “gera-se um território global onde os fluxos mundiais encontram suporte em certos pontos do espaço”²⁴. A incorporação à rede global de fluxos (re)significa

¹⁶ Gottdiner, M. 1993. p. 15

¹⁷ González, 1998, p. 4

¹⁸ Escolar, 1989, apud, Gutiérrez, 1998.

¹⁹ Gutiérrez, 1998. p.13

²⁰ Gutiérrez, 1998. p.13

²¹ Gutiérrez, 1998. p.13.

²² Martins e Sequeira Santos, 1991, apud Gutiérrez, 1998. p. 11

²³ Santos, 1999 p. 218

²⁴ Santos, M. Apud. Gutiérrez, 1998. p. 5

os lugares, redefinindo a cidade e a rede nacional e internacional na qual se insere. Certos lugares tornam-se zonas de rentabilidade “luminosas” e outras “zonas opacas”²⁵.

Esta conjunção de processos explica, então que a cidade decline em seu papel industrial e de âmbito vivencial de encontro e de sociabilidade, ao mesmo tempo em que amplia a sua função como “espaço de valorização do capital, como locus de competitividade”²⁶. Radicaliza-se então a segregação sócio-espacial. Emerge a denominada dualização urbana, já que junto a “novas classes médias apareceria uma multidão de gente pobre²⁷”, sem que exista a possibilidade de convivência e integração nem na urbe nem na esfera política.

Quer dizer, a reestruturação do capitalismo, antes descrita como reestruturação produtiva, teria levado à redefinição do espaço urbano, transformando a circulação. Há uma demanda incessante de mobilidade que se manifesta nas novas modalidades de transporte, “no volume e direcionamento dos fluxos, orientados no sentido de aprofundar a dicotomia entre transporte público e transporte privado²⁸”. Haveria, assim, uma “reestruturação desde a oferta”, não comandada pelo consenso ou pelas carências, possível pelo abandono da “concepção do transporte como serviço público”²⁹, própria do denominado estado interventor. A subordinação de políticas de transporte público de acordo à rentabilidade das empresas contribui, então, para aprofundar a dualidade da cidade, aprofundando os fenômenos da marginalidade e da exclusão sócio-territorial por diferenças de oferta, qualidade e preço³⁰.

Assim, a fragmentação a que me referi acima como uma ruptura do tecido urbano, do contínuo da cidade, pode tornar-se, também, perda de urbanidade, na medida em que, ao dificultar a convivência entre diversos, gera perda de dinamismo e produtividade mental. Quer dizer, ao dificultar a mobilidade espacial e o contato entre as diversas formas de ser e de viver na metrópole, ameaçaria o seu próprio dinamismo. Enfim, existe risco para a cidade enquanto como espaço da liberdade e da criatividade, fundamentos do cosmopolitismo e do convívio dos diversos. A cidade que emerge é vista com desconcerto por muitos. Parafraseando Touraine: um emaranhado de auto-estradas e de tribos urbanas que não se relacionam não

²⁵ Santos, 1999. p. 246

²⁶ Ciccolella, 1999. p. 2

²⁷ Santos, 1990^a 13

²⁸ Gutiérrez, 2000.p. 5

²⁹ Gutiérrez, 1999. p. 15

³⁰ Gutiérrez, 1998. p. 16

constitui uma sociedade.

Hipóteses

A abordagem teórica do problema tratado expõe os obstáculos encontrados na compreensão do fenômeno. A dicotomia regulação versus desregulação, mediante a qual são abordadas tanto as relações de trabalho quanto as estruturação sócio-espacial da cidade, elimina a riqueza sociológica da reflexão. Antes que uma mera desregulação, as transformações do trabalho bem como a emergência dos transportes informais, corresponderiam à consolidação de um novo marco institucional destinado a promover a fluidez e a racionalização do espaço urbano em concomitância com as necessidades econômicas num do regime de acumulação flexível.

Mas, os novos transportes escapam à concentração econômica que ônibus, trens e metrô tenderam a acentuar nos anos 90. São ocasião de uma luta em que os grandes capitalistas ainda não triunfaram. Nessas modalidades, podem ser identificadas formas de resistência social e econômica que frustram ou dão outro sentido às necessidades do capital.

Os transportes informais estariam, então, no centro de um conflito pela definição do agente legítimo da nova ordem urbana. Assim, se os agentes envolvidos no transporte alternativo reivindicam, se organizam e conseguem um lugar na cidade, isto contraria a noção de que, nas atuais condições, os trabalhadores isolados e pequenos patrões não conseguem agir como sujeitos coletivos autônomos, indicando, ademais, a existência de tendências contrárias à fragmentação promovida pelos atores hegemônicos.

Igualmente, a contradição entre a promoção do empreendedorismo e a sua repressão, sugere que o pequeno empreendedor urbano não se integra com facilidade às necessidades do capital manifestando a continuidade de práticas que não se adequam docilmente aos modismos da indústria cultural. Quer dizer, no surgimento e desenvolvimento dos transportes informais, evidenciar-se-ia a existência de um ethos do trabalhador autônomo, próprio da cidade latino-americana; de uma cultura do trabalho sui generis que permanece viva. De maneira que o fenômeno estudado não seria um resultado mecânico do aumento do desemprego nem das necessidades do capital.

Método

O principal obstáculo encontrado para a realização desta pesquisa foi a falta de informações adequadas, bem como a escassez trabalhos sobre o tema. Por

este motivo, o estudo aqui apresentado fundamentou-se num conjunto bastante variado técnicas de coleta de dados e análise das informações. Foi elaborado um banco de notícias dos jornais O Globo, Jornal do Brasil, O Dia e Extra entre 1992 e 2003, um banco de dados sobre artigos, textos e debates sobre o tema. Estes dados permitiram realizar uma contextualização inicial do fenômeno, bem como submeter o debate à crítica.

Paralelamente, entre 2002 e 2003, foi realizado um trabalho de observação direta das formas de operar e das áreas de atuação. Isto permitiu mapear e descrever de forma bastante minuciosa a localização e as formas de circulação. Finalmente, foram realizadas e entrevistas não estruturadas com 12 operadores do transporte. Isto permitiu não apenas conhecer as relações que características do transporte informal se não , também as trajetórias profissionais e os valores culturais envolvidos

Dada a falta de informações estatísticas que permitam estabelecer uma amostra e um recorte significativo do universo estudado e considerando as várias dimensões envolvidas na análise pretendida, busquei construir a pesquisa mediante estudo crítico das concepções mobilizadas para explicar, combater ou defender os transportes informais, explorando a distância entre fatos e discursos. O principal método acionado na pesquisa, foi então, a análise de discurso: apontando quem e o que assinala e, ³¹distinguindo, analiticamente, os elementos discursivos, a disputa e os aspectos factuais destacados na escala metropolitana.

Resultados³²

Urbanização e modernização: alcance explicativo da dimensão econômica

Partindo-se da questão do vínculo histórico e teórico feito entre urbanização e modernidade subordinadas à industrialização e, mais especificamente, às necessidades do capital, conclui-se pela reafirmação do axioma que relaciona a atividade econômica dominante e o estado da urbanização. Mais precisamente, trata-se de um processo de atualização técnico, econômico e comportamental - de uma modernização - cujo ajuste, como nas demais dimensões do social, não é direto nem imediato. Trata-se de um processo complexo e desigual, já que a urbanização contemporânea é um fenômeno mundial, associado e multi-escalar.

³² Apresento aqui apenas as conclusões

O processo tanto pode ser interpretado como próprio de um novo marco institucional destinado a promover a fluidez e a racionalização do espaço urbano, acomodando-o às necessidades do capital num regime de acumulação flexível – que teria como corolário a desregulamentação do transporte e a fragmentação espacial - quanto como uma forma de resistência social e econômica que frustra ou dá outro sentido às necessidades dos agentes econômicos, às formas de apropriação da cidade por seus habitantes, o que possibilitaria resistir a fragmentação espacial e à exclusão social.

As alternativas perdem seu caráter excludente quando tratados como uma modernização que acontece em associação com a involução metropolitana. A expansão do transporte informal relaciona-se, assim, à modernização econômica ocorrida nos anos 90 e compreende mudanças na estrutura produtiva, na estrutura sócio-profissional, nas necessidades - alterando e diversificando o consumo – e no mercado de trabalho.

A modernização da indústria automobilística deve ser considerada uma das principais causas de sua expansão. As transformações desse importante elemento do circuito superior não obedecem à modernização tecnológica no produto. De fato, a inovação técnica e organizacional ocorreu muito mais ao nível da produção, tendo como marco a disputa mundial por mercados. Esse quadro completa-se, em parte, na escala nacional, quando as políticas empresariais e governamentais de crédito estimulam a formação de um circuito superior marginal, inicialmente atuante no turismo, no turismo by-night e em formas especiais de transporte como fretamento e transporte para deficientes. Estas novas modalidades, pela própria dinâmica econômica, chegaram rapidamente à saturação, perdendo rentabilidade.

A descoberta de novos mercados, de carências e necessidades em determinados lugares da metrópole e horários, foi conseqüência, então, do processo anterior. Além disso, o circuito inferior, já existente, articulou-se rapidamente ao circuito superior marginal, recém formado e alimentado por veículos usados, relativamente novos, dando um outro perfil às antigas práticas e nova solução às velhas carências e estimulando o transporte informal tanto na metrópole, quanto em outras regiões do Estado.

Dimensões políticas da fluidez

A transformação desencadeada pela indústria automobilística explica parcialmente o surgimento do transporte informal, que requereu uma política de

crédito e condições econômicas e permitiu a formação de um mercado disposto a consumir seus serviços. Entretanto, a influência desta transformação não corresponde, necessariamente, à promoção da fluidez urbana. A mobilidade estimulada por esta indústria pode ocasionar a expansão da frota de veículos, resultando na perda progressiva de velocidade do trânsito. Alcançar a fluidez urbana engloba políticas para o transporte, as vias e o trânsito. Este é um processo que passa por planejamento, controle, fiscalização, negociação e por decisão política.

A dimensão técnica da política de trânsito e transporte metropolitano constitui apenas um momento num processo muito mais complexo. O sentido da política é definido no jogo que ocorre na escala nacional, estadual e municipal. Além disso, a divisão institucional contribui para diferenciar as condições de acesso e mobilidade na metrópole. Assim, se a fluidez é considerada um aspecto fundamental da rentabilidade urbana, esta não se oferece por igual em todas as metrópoles, municípios e lugares.

A dimensão e a importância do jogo político na produção da fluidez metropolitana, se não publicamente reconhecidas, são tratadas pela ANTP (2002)³³, cujo discurso sobre o transporte metropolitano, assume uma aparência democrática e moderna, promotora do aumento da acessibilidade, da mobilidade e da qualidade de vida urbana. Este discurso visa, em realidade, promover, nas metrópoles brasileiras a eficiência e a competitividade mediante aumento da fluidez e diminuição dos tempos de circulação de pessoas e mercadorias. Esta organização, que se apresenta como a sociedade civil organizada, divulga e publicita, verdadeiramente, as necessidades dos atores hegemônicos: trata-se de reduzir o custo Brasil.

A promoção da fluidez ótima opera, assim, no próprio processo de regulamentação, ou melhor, da legalização do transporte informal. Antes que obedecer à vontade de desregular, a legalização busca compatibilizar institucionalmente os informais ao arcabouço legal que estabelece a prerrogativa estatal na prestação do serviço de transportes ou uma delegação a empresas privadas sob a forma de concessão. A sua normatização corresponde, então, à regulamentação de um conjunto de práticas já existentes.

³³ Associação Nacional de Transportes Públicos

O fato do processo de legalização do transporte informal permanecer incompleto, além de explicar a continuidade da luta política por uma regulamentação mais abrangente, permite reconhecer que, ordenar ou racionalizar o sistema de transporte significa diminuir a frota em prol da manutenção da rentabilidade das empresas, sem considerar o aprimoramento do serviço ao usuário, em termos de qualidade, velocidade, pontualidade e preço, ou mesmo, desobstruir as vias. Por “em forma” os transportes informais é, então, outorgar-lhes uma prebenda, na qual o Estado responsabiliza-se pela repressão à concorrência e pela manutenção dos lucros tendo a fluidez e a rentabilidade como o maior bem urbano a ser alcançado.

Não basta, então, a regulamentação do transporte informal para eliminar os problemas do sistema. O padrão de segregação pré-existente reproduz-se nos interstícios da lei, das normas e da rotina administrativa. Soma-se a isto, a fragmentação institucional, cujo problema não consiste na falta de qualificação técnica das prefeituras mas, na concentração diferenciada de recursos econômicos e políticos. Muitos municípios populosos - ou mesmo áreas pobres do município sede - dependem do alinhamento com o governo estadual para a obtenção de recursos. E, por outro lado, nesses mesmos lugares, articulam-se, nas câmaras e nas eleições, poderosos interesses econômicos, que estimulam a urbanização pela expansão do mercado de terras e transportes, produzindo e perpetuando a imobilidade relativa dos pobres.

Transformações Morfológicas

Essa articulação complexa de agentes e interesses políticos e econômicos produz o o espaço urbano cujas, transformações morfológicas foram evidenciadas pelo estudo da localização das formas de circulação do transportes informal, comprovando a importância da acessibilidade e da mobilidade na estruturação urbana. Isto é, a urbanização se dá superposta às redes viárias e as condições de acesso por elas oferecidas. Assim, se boa parte da extensão metropolitana, ocorreu no passado com base na rede ferroviária, é possível afirmar, hoje, que se dá, em determinadas áreas, relacionadas ao sistema rodoviário da metrópole, em torno do qual fixam-se atividades comerciais e definem-se áreas residenciais, na extensão, maior do que formalmente considerada região metropolitana do Rio de Janeiro.

Verifica-se, também, a alteração do uso econômico dessas redes, uma vez que áreas industriais, que ocupavam ou tendiam a ocupar lugares acessíveis, dão lugar, pouco a pouco, a centros comerciais e de consumo, que se beneficiam do aumento da mobilidade permitido pelas vias e pelos uso de veículos automotores - carros, vans, kombis ou ônibus - atendendo grandes áreas de expansão periféricas, popular ou abastada, no caminho de regiões de veraneio, o que ocasiona, ao longo do tempo mudanças no uso do solo em seus arredores.

Essas novas centralidades, condensadoras de fluxos, não apenas localizam-se em pontos acessíveis. Tendem a atrair, para si todas as formas de transporte automotivas existentes. Estas mudanças, não alteram, contudo, práticas mais antigas. Nem o centro nem os sub-centros periféricos perdem importância. Ao contrário, quanto mais extensa e diferenciada torna-se a urbanização, mais importante o Centro parece se tornar concentrando os fluxos metropolitanos. Apesar da diversificação e do aumento dos fluxos internos, alteração da dinâmica e da integração funcional da metrópole, o Centro do Rio de Janeiro permanece como seu pólo unificador.

Verifica-se assim, a diferenciação física e seus significados. Porém, desde a perspectiva dos transportes, não é possível afirmar que haja perda de comunicação e proximidade e, tampouco, o fim da antiga centralidade. Questiono, com esta afirmação, a hipótese da fragmentação, considerada típica da organização sócio-espacial pós-moderna. Há transformações na extensão e na morfologia intrametropolitana mas, estas não permitem afirmar que haja perda de comunicação. Assim retomo a questão da apropriação e da reapropriação do espaço, já que, nas relações de proximidade, demarcadas pelas sucessivas espacializações, as ações econômicas desenham novas solidariedades enraizadas no território.

Reapropriação do Espaço

De fato, a formação do transporte informal – a sua organização em cooperativas - possui momentos e facetas que permitem falar de apropriação e, até mesmo, de luta pelo direito à cidade. Mas, estas lutas esbarram em limites e na disputa pelo usufruto dos benefícios da cidade. Assim, a formação de um pequeno empresariado periférico produz acessibilidade e mobilidade; porém, a inexistência de uma estrutura política e legal que conceba o crescimento urbano,

que disponha de abertura suficiente para se adaptar a este fenômeno, gera a ilegalidade. O sistema de transportes, tal como opera, incorpora apenas as deficiências da gestão pública e do livre mercado. A regularidade resultante reflete a inexistência do usuário como sujeito e a expansão dos transportes num padrão empresarial que beira a ilegalidade e que caracteriza-se pela apropriação privada dos benefícios da circulação. Por outro lado, este padrão é perfeitamente coerente com a ordem social de classes vigente e com a conseqüente a imobilidade relativa dos pobres.

Não é possível, então, negar a determinação econômica das condições que possibilitaram a emergência do transporte informal, principalmente a busca da rentabilidade dos operadores que se sobrepõe às necessidades dos habitantes, gerando carências nos pontos mais afastados e pobres e hiper-conexão nos centros. Contudo, não parece possível falar de uma única lógica, orientadora da expansão metropolitana: a promoção da fluidez permanece um projeto inacabado e, sistematicamente, em permanente realização. Por outro lado, se bem que a modernização da indústria automobilística explique, em parte, o surgimento e a expansão do transporte informal, uma compreensão mais adequada deste fenômeno deve considerar a modernização de maneira mais ampla, englobando mercado de trabalho e consumo, já que a década de 90 constituiu um período de modernização - e de promessas de modernização - que transformou a relação entre Estado e economia, padrões de consumo e relações de trabalho.

A teoria dos circuitos e da involução metropolitana apresenta limites ao tentar estabelecer quais seriam as práticas, os grupos e as atitudes que conformam os circuitos inferior e marginal superior. Quem, como e mediante que relações conforma aquelas as práticas? A combinação entre ação vertical e ação horizontal, que determinou, em parte, os transportes por vans, não explica suficientemente toda a dinâmica observada. A tradição sociológica mostra que grupos e práticas não nascem apenas de suas potenciais condições objetivas. Isto é, se um modo de ser e de proceder coletivo afirma-se e evidencia-se é porque há um ethos social:: grupos e práticas precedentes. A emergência pública e mobilizada de operadores do transporte informal reivindicando a legalização, não pode então ser explicada, apenas, por suas causas imediatas e materiais.

Ethos: projetos, táticos e estratégias

Ao tratar do mercado de trabalho metropolitano há que mencionar duas grandes transformações: mudaram a estrutura de empregos e as representações do mercado de

trabalho. Com efeito, a reestruturação econômica afetou tanto trabalhadores manuais quanto trabalhadores administrativos e até mesmo de cargos gerenciais. No Rio de Janeiro, como de resto em boa parte do Brasil, houve, nos anos 90, desindustrialização, o que significou a diminuição do trabalho manual na indústria e o enxugamento da máquina administrativa de empresas públicas e privadas. Ambas transformações foram acompanhadas de um processo de informalização que envolveu a terceirização e a valorização do empreendedorismo, da pequena empresa e do trabalho cooperativado.

Nesse contexto, alteraram-se, também, as representações do trabalho e do mercado de trabalho, de maneira que ao mudar as condições de contratação e as práticas dos trabalhadores, muda a estrutura do mercado de trabalho. A alteração em representações do trabalho pode ser considerada em parte, fruto da manipulação da indústria cultural que promoveu o empreendedorismo. Mas, não constituiu uma percepção arbitrária: funda-se na experiência concreta do desemprego (ou ameaça de desemprego) decorrente da reestruturação econômica e da desindustrialização. Não mudaram os projetos mas, os meios e as condições para realizá-los, estimulando o recurso a estratégias já utilizadas no sentido de estabelecer o próprio negócio, obrigando à reconversão de projetos se dividiam, no caso dos mercados de trabalho metropolitano, entre dois pólos hierarquizados: positivo e superior, o emprego público e o emprego em empresas multinacionais e o trabalho autônomo, o biscate e o bico como alternativas viáveis em momentos ou circunstâncias pessoais difíceis. A mudança não eliminou, tampouco hierarquias sociais que separavam trabalhadores de colarinho branco e trabalhadores manuais ou menos escolarizados. A hierarquia, no transporte informal envolve tipos de veículos, forma de circulação e clientela atendida.

A proliferação do informal no transporte não resulta mecanicamente do aumento do desemprego nem das necessidades do capital, como muitos sustentam. Esta transformação - marcada por continuidades na tentativa de influir ou alterar, a seu favor, as forças econômicas - permite confirmar a existência de um ethos ou habitus do trabalhador autônomo ou do pequeno empreendedor urbano. Tanto o projeto quanto as estratégias acionadas são conhecidas: o fortalecimento da família pelo acúmulo patrimonial é o objetivo (fim) maior, alimentado por deveres (ética) para com o dinheiro na busca por melhorar, a obrigação de se virar, através de recurso à família e a rede de amizade (ter conhecimento).

A transformação conjuntural do mercado de trabalho estimula as táticas, acionam outras formas de trabalho já existentes mas, limitadas aos táxis, às kombis e aos ônibus piratas. A partir de então - em algum momento da primeira metade da década de 90 - o transporte escolar, o fretamento, a lotada e o cabritinho não são mais realizados com veículos velhos, clandestinos e condições irregulares mas, sim, com veículos novos, cujos proprietários tinham, como objetivo, “melhorar” tanto em termos pessoais quanto empresarias, no que se refere à qualidade do serviço e à atenção ao usuário. No mesmo ensejo, cooperativas foram organizadas e acontecem lutas, pela legalização, seguidas pelos operadores de kombis.

Essa postura explica-se, em boa medida, pela adesão aos valores, promovidos nos primeiros anos da década de 90, do empreendedorismo, do consumo e da eficiência, entre os quais a comodidade e a rapidez são fundamentais.. Contudo, as promessas se desvaneceram, ou não se realizaram para todos. Curiosamente, esses elementos do discurso dominante tornaram-se instrumentos da luta legitimadora das aspirações de reconhecimento e legalização do transporte informal, cabendo ressaltar que as mobilizações receberam amplo apoio dos usuários.

Os pequenos empresários frustrados, reivindicando a correção desse empreendimento, deram origem a um processo de organização que ultrapassou as cooperativas para construir organizações de classes ativas, aptas para negociar e enfrentar o aparato jurídico-legal, e as negociações com o governo estadual, e municipal. A classe média, deslocada de seu lugar tradicional e ameaçada de marginalização, exigiu a legalização, esgrimindo a legitimidade de suas iniciativas econômicas e mostrando-se ofendida pela inoperância das autoridades, mobilizou seu capital social, cultural, além do econômico.

Se, em números absolutos, a presença de setores de classe média parece pouco significativa, a reconstrução histórica permite apreender a sua importância qualitativa na organização e na luta política: instaurou um senso de injustiça mobilizador. Este processo expressa, também, e até certo grau, a apropriação da metrópole por seus habitantes. O conhecimento dos lugares, das carências e suas especificidades permitiram, aos informais, chegar onde, anteriormente, nenhum serviço chegava e, assim, o atendimento de carências específicas. Quanto às

condições espaciais, o encontro no centro da cidade constituiu também uma condição importante, que permitiu a reunião e a consolidação do movimento.

A luta pela legalização do transporte informal teve um alcance que foi além das necessidades dos atores hegemônicos. Disputou-se o direito à cidade. Entretanto, a organização e a luta política esbarraram nos limites históricos da política e da organização econômica. Na política, a expropriação do poder dos sujeitos das lutas sociais pelos representantes e o atrelamento – maior ou menor - ao quadro político instituído oposto à mobilização e evitado de clientelismo e atrelamento eleitoral. No econômico manifesta-se a prestação de um serviço coletivo subordinado à rentabilidade e conveniência individual.

Conclusão

A emergência, crescimento e consolidação do transporte informal no Rio de Janeiro dos anos 90 é, então, um fenômeno complexo e um processo inacabado de modernização e involução metropolitana. Sua natureza e dinâmica não podem ser compreendidas, plenamente, mediante uma abordagem unidisciplinar: sociológica, geográfica ou econômica. Exige que se reconheça seu caráter multifacetado e mutável, enfrentando o desafio de por em ação diversos instrumentos analíticos, fontes e técnicas. O resultado não esclarece totalmente a problemática. Mas, permite aumentar a compreensão e evitar os caminhos que conduzem ao erro.

Referências Bibliográficas

- ANTP. *Associação Nacional de Transportes Públicos*. Disponível em: <<http://www.antp.com.br>>. Acesso em 30 jun. 2002.
- BRANCO, A. “Une Vision Global du Transporte Urbain”. In: *Atas da 3º Conferência Andina de Transportes*. Medellín: Universidade de Medellín, 1980.
- CAPECHI, V. “La Economía Informal y el Desarrollo de la Especialización Flexible en Emilia Romagna”. In: PORTES A. (Org.) *La Economía Informal en los Países desarrollados y en los Menos Avanzados*. Buenos Aires: Planeta Política y Sociedad, 1990.
- CARDOSO, A. L. & RIBEIRO, L. C. *Dualização e Reestruturação Urbana: o caso do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPPUR/FASE, 1996.
- CASTEL, R. *As Metamorfoses da Questão Social: uma crônica do salário*. Tradução de Iraci

D. Poletti. Petrópolis: Vozes, 1998.

CASTELLS, M. & BORJA, J. *Local Y Global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Santillana:Taurus, 1997

CICCOLELLA, Pablo. *Grande Inversiones y reestructuración Metropolitana en Buenos Aires: Ciudad Global o ciudad dual del siglo 21?* V Seminario Internacional de la RII. Toluca Méx., 21-24 septiembre 1999.

ESCOLAR, M. *Autotransporte Urbano de passageiros: Negócios o Serviços? La apropiación Privada de las Ventajas locales de la circulación material y una história de apropiación al derecho de desplazamiento geográfico: su aplicación a un estudio de caso en La Matanza (1960-90)*.1992. Tesis (Doutorado em Geografia) Facultad de Filosofía y Letras, Universidade de Buesnos Aires, 1992.

FELDMAN, S. & MURMIS, M. *Diversidad y Organización de los Sectores Informales*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento, 1999.

GOTTDINER, M. *A produção Social do Espaço Urbano*. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Edusp, 1993.

GUTIÉRREZ, A. *Efectos Socioterritoriales del processo de reestructuración del sistema de transporte de la región metropolitana de Buenos Aires*. Beca de Iniciación UBACyT – Informe Final, Buenos Aires, 1998.

HARVEY, D. *A Condição Pós-moderna*. 7ª. Edição. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves, São Paulo: Ed. Loyola, 1998.

KERN, H. & SCHUMAN. M. *La fin de la division du Travail? La ratinalisation dans la production Industrielle*. Paris. Ed. Maison de Sciences de l’homme. 1989.

LEFEBVRE, H. *A Revolução Urbana*. Tradução de Sérgio Martins, Belo Horizonte: Humanitas, 2002.

_____. *A Cidade do Capital*. Tradução de Maria Helena Rauta Ramos e Marilene Jamur. , 2 ed, Rio de Janeiro: DP&, 2001.

_____. *La Production de l’espace*. Paris,. Anthropos, 1974.

MACHADO DA SILVA, L. A. *Mercado metropolitano de trabalho manual e marginalidade*. 1971. Tese (Mestrado em Antopologia) – Programa se Pós-graduação em Antropologia Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1971.

MARTINS, J. & SEQUEIRA SANTOS, M.P. de. “O papel oculto do transporte no espaço subdesenvolvido”. In: Actas del V Encuentro Latinoamericano de transporte Público. Chile, CLATPU-REDES, 1991.

MORICE, A. *Une Forme Bâtarde du Paternalisme Contemporain: Le Deni du Contrat Sous Controle Juridique*. 48 ° Congrès des americanistes, Estocolmo – Uppsala, 1994, mimeo.

NTU & ANTP. *Transporte Informal Urbano. Riscos de não encarar o problema de frente*. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Urbanos, ,1997.

OFFE, C. *Capitalismo Desorganizado*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

PIORE, Michel & SABEL, C. *The Second Industrial Divide: possibilities of prosperity*. New York, Basic Books 1984.

RIBEIRO, A. C. T. *Crise Urbana e Novas Imagens do trabalho: Recortes analíticos do Pequeno Empresário*. Série Estudos e Debates, Rio de Janeiro: IPUR/UFRJ, 1995.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo Razão e emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1999.

_____. *Técnica Espaço e Tempo. Globalização e meio técnico científico informacional*. São Paulo: HUCITEC, 1994.

_____. “Aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo” In. SANTOS, M., SOUZA M. A. de & SCARLATTO, A. (orgs.). *Fim de Século e Globalização*” São Paulo, HUCITEC/ANPUR, 1993.

_____. “Involução Metropolitana e economia segmentada. O caso de São Paulo”. In RIBEIRO, A. C. R. & MACHADO, D. P. (orgs.) *Metropolização e Rede Urbana: perspectivas dos anos 90*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFR, 1990a.

_____. *Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1990b.

_____. *Por uma geografia Nova: da crítica da Geografia à Geografia Crítica*. 2ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1980.

_____. *“O Espaço Dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Tradução de Myrna T. Rego Viana. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

SOTO, H. de. *A Economia Subterrânea: uma análise da realidade peruana*. Rio de Janeiro: O Globo, 1987.

TOURAINÉ, A. *Igualdade e diversidade: o sujeito democrático*. Tradução de Modesto Florenzano. Bauru: EDUSC, 1998.

_____. “Actores Sociales y Sistemas en América Latina. Santiago de Chile: Preal, s. d. pp. 64 – 88