Metrópoles e automóveis : além da indústria, aquém do urbano

Metrópolis y automóviles allá de la industria, acá de lo urbano

Metropolises and Automobiles beyond the industry, below the urban

Métropoles et Automobiles: au-delà de l'industrie, en deçà de l'urbain

Sérgio Martins

Edição electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/904>

DOI: 10.4000/espacoeconomia.904

ISSN: 2317-7837

Editora

Núcleo de Pesquisa Espaço & Economia

Refêrencia eletrónica

Sérgio Martins, « Metrôpoles e automóveis : além da indústria, aquém do urbano », *Espaço e Economia* [Online], 5 | 2014, posto online no dia 05 dezembro 2014, consultado o 10 junho 2020. URL : <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/904> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.904>

Este documento foi criado de forma automática no dia 10 junho 2020.

© NuPEE

Metrópoles e automóveis : além da indústria, aquém do urbano

Metrópolis y automóviles allá de la industria, acá de lo urbano

Metropolises and Automobiles beyond the industry, below the urban

Métropoles et Automobiles: au-delà de l'industrie, en deçà de l'urbain

Sérgio Martins

NOTA DO AUTOR

Este texto consubstancia e amplia o exposto (i) no XVI Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU XVI), realizado na Cidade do México em outubro de 2010, (ii) na mesa-redonda “Urban revolution: accelerated urbanization challenges in developing countries”, realizada em novembro de 2011 no âmbito da 10th International Conference on Urban Health, organizada pelo Observatory for Urban Health/School of Medicine/Federal University of Minas Gerais/Belo Horizonte/MG – Brazil, assim como (iii) na “Semana FACE – O direito à cidade”, organizada em novembro de 2013 pelo Diretório Acadêmico Francisco Iglesias, da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais.

Os excertos de textos originalmente publicados em língua estrangeira foram por mim traduzidos.

Introdução

- ¹ *A máquina que mudou o mundo*. Esse é o título de um livro, publicado em 1990, com os resultados de uma ampla pesquisa realizada durante a segunda metade do decênio anterior no âmbito do *Massachusetts Institute of Technology* (MIT), mais especificamente do IMVP (*International Motor Vehicle Program*)¹. Originada da preocupação com a crescente perda de competitividade das indústrias automobilísticas norte-americanas e europeias frente às concorrentes japonesas, a pesquisa centrou-se no estudo detalhado

da chamada produção enxuta, ou flexível, a qual implicou uma reestruturação do processo produtivo característico da chamada produção em massa, ou fordista. Como se sabe, tal reestruturação envolveu não apenas a redefinição das relações de trabalho, como também as relações com os fornecedores, assim como com os consumidores dos produtos².

- 2 Convictos da superioridade da produção enxuta, desenvolvida no Japão pós-Segunda Guerra Mundial pela *Toyota Motor Co.*, a qual resultou em importantes elevação da produtividade e redução de custos de produção, aumentando assim a lucratividade das empresas, o livro - segundo os coordenadores da pesquisa - “constitui-se num esforço para facilitar a transição necessária da produção em massa para a enxuta.”. Uma vez que a indústria automobilística “alterou nossas noções mais fundamentais de como produzir bens. E a maneira como os produzimos determina, não somente como trabalhamos, mas ainda como pensamos, o que compramos e como vivemos”, a difusão dos princípios da produção enxuta para além das fronteiras da indústria automobilística – ainda segundo os pesquisadores do MIT - “exercerá profundo efeito sobre a sociedade humana – na verdade, ela irá transformar o mundo.” (WOMACK; JONES; ROOS, [1990] 1992, Introdução e p.1-2).
- 3 Neste texto, como indicado em seu subtítulo, proponho-me a analisar a importância da indústria automobilística para além dela mesma, tomando-a como o epicentro de transformações que atravessaram visceralmente as sociedades e as cidades ao longo do século XX.

O objeto-rei no trono do progresso

- 4 É inegável a importância exercida pela indústria automobilística - e pelo setor econômico nela centrado³ - no curso da modernização deflagrada por diferentes sociedades desde o século passado. Se a partir da segunda metade do século XVIII as inovações tecnológicas na indústria têxtil aceleraram a revolução industrial; se no século XIX as ferrovias, “filhas das minas de carvão do norte da Inglaterra”, exprimiram o poder e a velocidade alcançados pela industrialização; e, ainda, se a comunicação pelo telégrafo pode ser considerada como a transformação tecnológica mais sensacional do chamado “século do progresso”⁴, é inegável que a partir da indústria automobilística tais transformações foram ampliadas, aprofundadas e aceleradas, ao longo do século XX, quando o automóvel deixou de ser um caríssimo produto artesanal, destinado ao consumo conspícuo das elites, para se transformar numa mercadoria produzida massivamente por uma indústria que, portanto, precisava e continua precisando de mercados consumidores igualmente massificados.
- 5 De fato, há mais de um século, desde quando a produção de automóveis passou a ser feita em bases industriais, a partir da fabricação do Modelo T pela *Ford Motor Co.* - logo apelidado de *tin lizzie* (lata barata) graças à prodigiosa redução dos custos de produção decorrentes dos brutais ganhos de produtividade resultantes das inovações (organizacionais e tecnológicas) estabelecidas por Henry Ford no processo produtivo⁵ -, em vários outros ramos e setores econômicos os processos produtivos foram redefinidos pela adaptação às transformações implementadas por Ford. Não por acaso, o termo fordismo passou a ser utilizado não apenas para nominar as transformações impostas aos processos produtivos - no que foi secundado pelo toyotismo -, como também passou a definir o novo padrão de acumulação do capital, especialmente a

partir da segunda metade do século XX. Ao fim e ao cabo, “no pós-guerra, poucas foram as visões de desenvolvimento que prescindiram da indústria de autoveículos. [...] Frequentou os sonhos de ricos e pobres, de governantes e governados. Foi sinônimo de progresso.” (ARBIX; ZILBOVICIUS (Org.), 1997, p.7).

- 6 Mais que isso, as práticas levadas a cabo pelo próprio Ford já demonstravam ao seu modo que o fordismo corresponderia ao aprofundamento de um processo muito mais amplo. Basta considerar o controle da vida privada a que eram submetidos os operários contratados por Ford. Como se sabe, no início da implementação da linha de montagem e suas esteiras móveis, radicalizando a transformação de homens não apenas em trabalhadores, mas em autômatos de carne e osso, os salários (US\$2,34/dia) pagos por Ford não foram suficientes para mantê-los ao lado de autômatos de ferro e aço⁶. Enquanto os trabalhadores eram livres para serem explorados no restante da indústria ainda não alcançada pela revolução fordista, o *five dollars day* funcionou - como admitido pelo próprio Ford - como uma “das mais refinadas manobras de redução de custos.”⁷ Porém,

“O propósito do dia de oito horas e cinco dólares só em parte era obrigar o trabalhador a adquirir a disciplina necessária à operação do sistema de linha de montagem de alta produtividade. Era também dar aos trabalhadores renda e tempo de lazer suficientes para que consumissem os produtos produzidos em massa que as corporações estavam por fabricar em quantidades cada vez maiores. Mas isso presumia que os trabalhadores soubessem como gastar seu dinheiro adequadamente. Por isso, em 1916, Ford enviou um exército de assistentes sociais aos lares dos seus trabalhadores “privilegiados” (em larga medida imigrantes) para ter certeza de que o “novo homem” da produção de massa tinha o tipo certo de probidade moral, de vida familiar e de capacidade de consumo prudente (isto é, não alcoólico) e “racional” para corresponder às necessidades e expectativas da corporação”. (HARVEY, [1989] 1992, p.121-122).

- 7 Ao “novo tipo de homem” requerido pelo fordismo – como observara Gramsci nos anos 30 - corresponderia um novo modo de vida. Recepcionado apocalipticamente pela literatura (cf. HUXLEY, [1932] 2009), nele e por ele anunciava-se, por exemplo, que a castração moral do desejo e do prazer, deslocados do corpo para o consumo das mercadorias, ampliava e aprofundava a expropriação fundamental que transforma homens em trabalhadores. Portanto, se é correto afirmar que a indústria automobilística foi e continua a ser considerada “como a de maior impacto nas sociedades capitalistas” (CARDOSO; COVARRUBIAS (Org.), 2006, p.7), é porque, admiremo-nos ou não, o “mundo novo” a partir dela anunciado transcende amplamente suas determinações e desdobramentos estritamente econômicos.
- 8 Consideremos as relações políticas nada desimportantes que se consubstanciaram em torno do fordismo. O modelo de desenvolvimento que se tornou hegemônico no Ocidente pós-Segunda Guerra Mundial centrou-se num compromisso, também ele, denominado de fordista.

“Certamente não se deve compreender um compromisso como esse com base no modelo da relação contratual entre dois indivíduos, tal como é codificada pelo direito civil [...] esse compromisso não se deu diretamente entre os membros das próprias classes, mas entre *intermediários organizacionais e institucionais* que lhes serviram de representantes oficiais, adquirindo ou reforçando esse status nessa ocasião: organizações sindicais e políticas do movimento operário, de um lado, organizações profissionais do patronato, de outro, com o Estado entre elas, presente ao mesmo tempo como juiz (responsável, árbitro) e como parte interessada [...]. Consequentemente, a forma acabada e oficial desse compromisso foi a alternância,

na direção do Estado, de coalizões dominadas às vezes por partidos social-democratas, outras vezes por partidos “burgueses”. (BIHR, [1991] 1999, p.36-37. Grifos do autor).

- 9 A experiência brasileira é exemplar a esse respeito: em meados do século passado, embebida na ideologia do nacionalismo e do desenvolvimentismo, a sociedade brasileira experimentava os “anos dourados” do governo de Juscelino Kubitschek, os quais, supunha-se, abreviariam o fosso que nos separa dos países considerados desenvolvidos a golpes de industrialização acelerada (cf. CARDOSO, [1972] 1978, p. 170-180). Construída sob os auspícios do urbanismo e da arquitetura modernos como uma espécie de atestado espacial de que o país acertara o passo com o futuro promissor da modernidade, é significativo que a nova capital fosse concebida privilegiando o deslocamento por automóveis, como os que eram construídos no parque industrial instalado na periferia da metrópole paulista⁸. Afinal, as imagens do “presidente bossa nova”, prodigalizando sorrisos a bordo de um automóvel made in Brazil, demonstravam que a expansão da capacidade produtiva no setor dos bens de consumo ditos duráveis (alcançada pelos amplos incentivos fiscais e tributários aos investimentos de capital estrangeiro) seria um dos pilares da versão brasileira do dito compromisso fordista. Porém, os efeitos da guinada para um padrão de acumulação financiado externamente (e portanto mais exposto aos movimentos dos capitais à escala mundial), e lastreado em forte elevação da taxa de exploração da força de trabalho⁹, logo se fizeram notar. De fato, o enfrentamento manu militari da crise no padrão de acumulação, nos anos 60, impôs o estreitamento de condutos político-institucionais (como partidos e sindicatos) necessários para o fortalecimento do compromisso fordista esboçado. Por seu turno, a reativação de tais condutos, a partir dos anos 70, não pode ser compreendida sem considerar a atuação política dos trabalhadores ligados ao setor automotivo, que instituíram o chamado “novo sindicalismo” (em oposição aos sindicatos de trabalhadores tutelados) a partir de suas mobilizações no ABC paulista e no, à época, novo lócus da indústria automobilística, em Minas Gerais. Num momento mais recente, no início dos anos 90, a instituição da Câmara Setorial do Complexo Automotivo (também denominada de “Acordo das Montadoras”) foi efusivamente saudada como uma inovação nas relações político-institucionais da formação social brasileira, fundamentalmente porque dele resulta “uma esfera pública em que os interesses de capital e trabalho emergem como medida um para o outro, conformando um antagonismo de classe não mais baseado na perspectiva da anulação do adversário [...] mas sim na perspectiva da constituição de regras democráticas de luta política e econômica.” (CARDOSO; COMIN, 1995, p.387-388). Ocorre, porém, que tal concertação político-institucional, acrescida de marcos regulatórios voltados à flexibilização das relações trabalhistas (conforme a homilia neoliberal, decretando desde o final dos anos 80 que os avanços no terreno da política - sob a forma de direitos - não só constituíam privilégios, mas, dada sua definição apriorista de custos, eram os verdadeiros entraves ao crescimento econômico, isto é, à acumulação de capital) e à mobilização dos capitais (com destaque às fortes concessões fiscais por parte sobretudo dos governos estaduais), permitiu às empresas multinacionais do setor não apenas reorganizarem-se com base nos fundamentos da produção enxuta, como redefinirem a localização das indústrias do setor. “O Paraná passa a assumir parte dos investimentos diretos, abrindo uma nova etapa e atraindo, assim, Renault, Volkswagen e Chrysler. O Rio Grande do Sul atrai a General Motors e a Navistar, enquanto a Bahia recebe a Ford, o Rio de Janeiro acolhe a Peugeot e a VW e Goiás, a Mitsubishi. Novas plantas fluem para São Paulo e Minas.”

(CARDOSO; COVARRUBIAS (Org.), 2006, p.12-13). Dentre os efeitos dessa redefinição da indústria automobilística, convém destacar que “A partir do ano 2000, cerca de 20 novas marcas de automóveis passaram a atuar no mercado brasileiro, o que coloca o país como o primeiro do mundo em número de montadoras.” (BOTELHO, 2008, p.101).

- 10 Nos dias que seguem, circunstâncias macroeconômicas, como a redução de impostos incidentes sobre a fabricação de automóveis¹⁰, aliada à forte expansão do crédito bancário para consumidores¹¹, continuam a impulsionar os índices de produção da indústria automobilística. Com suas fábricas a pleno vapor, ela bate sucessivos recordes de produção, faz a alegria dos consumidores de veículos, impacta positivamente todas as cadeias produtivas ligadas ao setor automotivo (vidros, plásticos, sidero-metalúrgica, petrolífera...), enche de entusiasmo e ufanismo os empresários¹² e os governantes de turno... e as ruas e avenidas das metrópoles com quilômetros de congestionamentos¹³.
- 11 Diante de tal quadro, parece bem oportuna uma reflexão exposta por Jane Jacobs há pouco mais de meio século: “E se fracassássemos em deter a erosão das cidades pelos automóveis?” Nessa situação – dizia ela com sua mordacidade peculiar – “nem precisaríamos refletir sobre um mistério que aflige o homem há milênios: Qual é o sentido da vida? [...] O sentido da vida é produzir e consumir automóveis.” ([1961] 2000, p.412).
- 12 Século XXI adentro, esse sentido de mão única prossegue como culto particular da secularizada teodicéia moderna. Pois no alto do firmamento ideológico prossegue firme e forte o entusiasmo quanto ao futuro bem-aventurado advindo do otimismo banal e mecânico característico do ideário do progresso, do encontro inexorável com um amanhã seguramente melhor, permanentemente invocado para justificar o ativismo do presente para que continuemos resignadamente a marchar sem nos questionarmos sobre o sentido e o propósito da marcha.

Carros e cidades: destruição mútua assegurada

- 13 Ao final dos anos de 1930 - conta-nos Marshall Berman - realizou-se a Feira Mundial de Nova Iorque, “uma imensa celebração da indústria e da tecnologia modernas: ‘Construindo o mundo do amanhã.’” ([1982] 1989, p.287). Numa nota de rodapé, Berman destaca que Walter Lippmann foi “um dos poucos a perceber as implicações de longo alcance e os custos ocultos desse futuro: ‘A General Motors despendeu uma pequena fortuna para convencer o público norte-americano de que, se desejava gozar dos benefícios da empresa privada na fabricação de automóveis, teria de reconstruir suas cidades e suas rodovias pela ação da empresa pública.’”¹⁴. Expressa por quem, em agosto de 1938 (portanto às vésperas da guerra), organizara em Paris um colóquio em cujo âmbito formou-se uma importante comissão (Comissão Internacional de Estudos para a Renovação do Liberalismo¹⁵), essa observação também nada tem de desimportante.
- 14 À mesma época, ao celebrar as vias expressas projetadas e construídas em Nova Iorque por Robert Moses, Siegfried Giedion (que o considerava um *Weltgeist* sobre rodas) afirmava: “A sensação de tempo-espaço de nossa era raramente pode ser experimentada tão intensamente como quando dirigimos”¹⁶. Uma década antes – conta-nos Guillermo Giucci (2004, p.47-48) –, o poeta e dramaturgo belga Maurice Maeterlinck já vaticinava: “O homem, apoiado na máquina infatigável, se lança contra o tempo e o

espaço, dois inimigos da humanidade. Uma vez conquistados, o homem será como os deuses.”. E, ainda mais para o início do século XX, cinco anos antes de, n’o *pequeno automóvel*, Guillaume Apollinaire dar “adeus a toda uma época [quando] gigantes furiosos erguiam-se na Europa” ([1914-1918] 2008, p.74-75), Filippo Marinetti (1909) não tinha dúvidas ao declarar, em seu Manifesto Futurista, que a magnificência do mundo se enriqueceu de uma beleza nova: *la bellezza della velocità*. “Por que haveremos de olhar para trás se queremos arrombar as misteriosas portas do Impossível? O Tempo e o Espaço morreram ontem.”.

- 15 Muitas décadas depois, tais juízos nos ajudam a compreender que o automóvel e a indústria constituída em torno dele têm importância e complexidade muito maiores que um estudo setorial (estritamente econômico, ou político, por exemplo) possa supor. Pois a partir da indústria automobilística também se consubstanciaram profundas transformações na urbanização. Afinal, pouco antes de Le Corbusier declarar “precisamos matar a rua!” (cf. BERMAN, [1982] 1989, p.162), 15 milhões de Ford Modelo T já haviam deixado claro que a massificação do uso do automóvel impunha uma ruptura na experiência não só da rua, mas da própria vida urbana. A indústria automobilística redefiniu profundamente as sociedades porque também alcançou efetivamente a vida cotidiana. No cômputo de suas conquistas, encontram-se a redefinição dos ritmos, das necessidades, dos comportamentos e desejos dos indivíduos... Devidamente entronizado e mitificado, o automóvel “é, até mesmo, associado à representação do eu na vida cotidiana.” (GIUCCI, 2004, p.14).
- 16 De fato, a liberdade representada pela possibilidade de se deslocar mecanicamente à velocidade permitida pela potência do motor sob uma reluzente carcaça metálica sobre rodas fez do automóvel um objeto venerado. “O deslocamento é uma necessidade e a velocidade um prazer. A posse de um automóvel é mais ainda: espécie de diploma de cidadania, a carta de motorista é a credencial desta nobreza mobiliária cujos costados são a compressão e a velocidade máxima.” (BAUDRILLARD, [1968] 2007, p.74). Pobremente reduzida ao poder conferido pela propriedade desse objeto arquetípico da vida moderna contemporânea, a liberdade trombeteada cedo tornar-se-ia, porém, inaudível, porquanto confrontada pelo congestionamento, tão ensurdecido quanto paralisante.
- 17 Tomemos a ajuda de um caso nada singelo: em meados dos anos 50 o Congresso dos Estados Unidos aprovou um programa para o qual fora inicialmente destinada a cifra (já à época nada modesta) de US\$ 26 bilhões para ampliação do sistema rodoviário do país, aí incluída a construção de rodovias vivisseccionando diversas cidades. Lewis Mumford advertia que os danos causados às cidades (os quais decerto não se encontravam entre os “custos ocultos” previstos por Lippmann) seriam insanáveis. Contudo, afirmava duvidar que, confrontados com tal absurdo, seus compatriotas o teriam ouvido ou compreendido. “Porque o modo de vida norte-americano vigente está fundado não só no transporte motorizado, senão na religião do automóvel. E os sacrifícios que as pessoas estão dispostas a fazer em honra desta religião estão fora do reino da crítica racional.”. Portanto – prosseguia Mumford –, não surpreende que os engenheiros atuassem infundidos por uma espécie de catequese: “Aumentar o número de automóveis, tornar possível que o motorista percorra distâncias maiores, vá a mais lugares a maior velocidade, converteu-se num fim em si mesmo” (1966 [1963], p.305 e 307). Mumford, em contrapartida, sabia perfeitamente bem que “Empurrando tôdas as formas de tráfego para vias motorizadas de alta velocidade, nós as oneramos com uma

sobrecarga que seguramente reduz o tráfego máximo a um engatinhar” ([1961] 1965, v. 2, p.647). O devorador de espaço tornara-se um consumidor de tempo. Embora Mumford não considerasse que a crítica racional pudesse alcançar a religião do automóvel, essa consciência invertida do mundo contemporâneo resume bem uma das contradições fundamentais da modernidade: a brutal elevação da produtividade do trabalho social alcançada pelo patamar do desenvolvimento das forças produtivas e das relações de produção resulta menos no aumento do tempo livre - na precisa definição de Marx: “tempo livre é tempo para o livre desenvolvimento”, ou melhor, “tempo para o desenvolvimento pleno do indivíduo” ([1857-1858] 2011, p.530 e 593. Grifo do autor) - que em sua escassez. À miséria religiosa corresponde a miséria real: o engarrafamento imobilizador multiplica o tempo imposto (o das exigências diversas fora do trabalho, como transporte, idas e vindas, formalidades etc.¹⁷).

- 18 O fato é que dessa colisão entre carros e “a mais preciosa invenção coletiva da civilização, a cidade” (MUMFORD, [1961] 1965, v.1, p.76), não poderia resultar senão sua destruição mútua.

“Após ter assassinado a cidade – dizia André Gorz - o carro assassina o carro. [...] inventado para permitir que seu proprietário vá aonde deseja, a velocidade e hora que deseja, o carro acabou por se transformar no mais servil, incerto e incômodo de todos os veículos: mesmo se reserva uma extravagante quantidade de tempo, você nunca sabe quando os engarrafamentos o deixarão chegar lá.” (2004, p.79-80).

- 19 Embora fortemente engajados na aprovação do mencionado programa¹⁸ (uma límpida expressão de que a reconstrução das cidades apregoada por Lippmann consistia, a rigor, em sua aniquilação), os capitais que governam a indústria automobilística também enfrentavam a crise do valor de uso do automóvel de outro modo. Na “ditadura do automóvel” – dizia Henri Lefebvre -, multiplicam-se em suas carrocerias “os signos da técnica a fim de mascarar a indigência técnica.” (1967, p.14. Grifo do autor). Os elementos inessenciais – nos termos de Jean Baudrillard - triunfam sobre o essencial. Este passa a ser somente álibi daqueles.

“Por muito tempo os carros americanos foram ornamentados com imensas asas [...]. Assiste-se então a um verdadeiro triunfalismo do objeto: a asa do carro torna-se o signo da vitória sobre o espaço [...]. A mobilidade concreta e técnica sobressignifica-se aqui em fluidez absoluta. Como a asa não é signo da velocidade real, significa uma velocidade sublime, sem medida. Sugere um automatismo miraculoso, uma graça, é a presença desta asa que, para a imaginação, parece impulsionar o veículo: este voa então por suas próprias asas, imita um organismo superior. Enquanto o motor é o eficiente real, a asa é o eficiente imaginário”. ([1968] 2007, p.65)

- 20 Elementos muito essenciais, seja dito, aos capitais que comandam a indústria automobilística, porquanto fazem parte da obsolescência programada das mercadorias, da produção e reprodução ampliada de necessidades por elas pressupostas. Enquanto Henry Ford proclamava aos compradores de Modelo T que poderiam escolher qualquer cor, desde que preta, o então presidente da *General Motors Co.*, Alfred Sloan, catapultava as vendas de veículos com a criação de vários modelos (“um carro para cada bolso e propósito. Do aristocrático Cadillac ao popular Chevrolet”¹⁹) que mudavam a cada ano. Do chamado “carro do ano” à produção de veículos especificamente destinados a determinados segmentos de mercado (como são considerados pela indústria os gêneros, as gerações, as individualidades...), observa-se limpidamente a crescente criação de necessidades cada vez menos referidas à funcionalidade precípua do automóvel, posto que determinadas pelas exigências de aceleração dos ciclos reprodutivos dos capitais. Não custa lembrar que a produção de mercadorias é (para usar uma boa metáfora) um

veículo para a valorização dos capitais, cujos movimentos são orientados no sentido de reduzirem ao máximo seus tempos de reprodução. Liberarem-se o quanto antes das mercadorias, vendê-las até mesmo antes de produzi-las, não basta. A obsolescência planejada das mercadorias e das necessidades é decisiva para reproduzir continuamente o consumidor, recriando-lhe as necessidades que o levarão rápida e reiteradamente ao mercado. Eis porque, nesse reino da não-liberdade, o valor de uso do automóvel reside cada vez menos nas possibilidades de deslocamento que na sua constituição enquanto signo de prestígio, *status*, poder econômico e/ou político, posição e distinção social... De fato, “a conexão social entre as pessoas é transformada em um comportamento social das coisas; o poder pessoal, em poder coisificado” (MARX, [1857-1858] 2011, p.105). E, nessa cabal expressão de que o vínculo social entre as pessoas se transforma em relação social entre coisas, não surpreende a ampla acolhida desse signo do consumo e desse consumo de signos numa sociedade como a brasileira, fortemente estruturada segundo o par carência-privilegio²⁰. Onde “quem *tem* um carro mais caro, *anda* mais bem vestido, *fala melhor* etc. espera um reconhecimento tácito de sua superioridade”, o automóvel é uma mão na roda, tornando-se um “instrumento de ampliação do espaço da pessoa social dos seus donos, tornando-os fortes, fazendo-os visíveis e dando-lhes o ingresso ao clube dos privilégios” (DA MATTA, 2010, p.60 e 92-93. Grifos do autor). Em suma,

“O automóvel entra numa estrutura hierárquica composta de sutis diferenças: do carro pequeno ao grande, do carro aprimorado e “refinado” ao carro rústico, do carro banal ao carro personalizado. Esta hierarquia corresponde à hierarquia social, exprime-a e reage sobre ela. O carro é “estruturado-estruturante”. Ele tem razões que a razão conhece mal: razões de Estado, razões econômicas, razões sociológicas. Ele substitui os meios de circulação mais racionais (públicos) ou mais aperfeiçoados. Ele produz o absurdo aos borbotões, digamos assim. Por que a influência dos lobbies do automóvel? Conhecemos a absurda razão disso. Esse bem de consumo dito “durável” se deprecia com uma velocidade extraordinária; acontece que os fabricantes aceleram essa depreciação. O objeto-rei, a coisa-guia se destrói a si mesma. Jamais um objeto dito durável alcançou um tal ritmo de “auto-destruição”. O capital que se investe na sua produção alcança assim uma velocidade de rotação acelerada, a verdadeira velocidade da circulação automóvel”. (LEFEBVRE, 1967, p. 14-15)

- 21 Sem freios, o crescimento da indústria automobilística não poderia resultar senão no aumento exponencial dos problemas do trânsito, a ponto de, como se diz (e se constata) nas metrópoles crescentemente entulhadas de automóveis, o trânsito começar na garagem da casa ou do edifício em que se mora ou trabalha. E, *ipso facto*, nas inúmeras realidades urbanas coalhadas de automóveis também se multiplicarem à escala industrial problemas de saúde pública. Considerados os mortos e feridos no trânsito, assim como os vitimados por uma letal deterioração da qualidade ambiental (com a poluição atmosférica oriunda das exalações de gases tóxicos na linha de frente)²¹, propostas como a que fora formulada há quarenta anos nos Estados Unidos - “Por que os rótulos de advertência apenas nos cigarros? Por que não nos automóveis?”²² - soam, porém, tão irrisórias quanto inócuas foram (e prosseguem sendo) as demais identicamente dedicadas a conciliar automóveis e cidades.
- 22 O motivo? Há mais de cinquenta anos, em sua crítica corrosiva ao que chamava de urbanismo ortodoxo, Jane Jacobs ironizava os que consideravam resumirem-se os problemas urbanos aos problemas do trânsito de automóveis e, buscando resolvê-los, almejavam compatibilizar automóveis e cidades: “Eles não sabem o que fazer com os

automóveis nas cidades porque não têm a mínima idéia de como projetar cidades funcionais e saudáveis – com ou sem automóveis.” ([1961] 2000, p.6). Essas assertivas ainda permanecem atuais. Afinal, na medida em que as demandas crescentes de novas vias para os automóveis prosseguem sendo pedras angulares da modernização de inúmeras (e cada vez mais homogêneas) realidades urbanas, como as metrópoles, estas pouco ou nada têm que mereçam a denominação de funcionais, nem de saudáveis, tampouco de cidades.

- 23 De fato, no mesmo ano em que Jacobs publicara sua célebre crítica, Lewis Mumford, referindo-se (com um indisfarçável traço melancólico) à constituição das metrópoles e megalópoles nos Estados Unidos (marcadas pela rápida e massiva suburbanização, pela dissolução da unidade de vizinhança, pela destruição da escala pedestre para a circulação por conta da colossal ampliação das distâncias a serem cobertas em função da dispersão e dissociação espacial de fragmentos das cidades...), advertia: “sugerir que a mudança na escala espacial, com os transportes rápidos, é em si mesma suficiente para produzir uma nova e melhor forma urbana, é passar por cima da complexa natureza da cidade. A coalescência real do tecido urbano [...] não constitui, na realidade, uma nova espécie de cidade, mas uma anticidade.” ([1961] 1965, v.2, p.643). A *reductio ad absurdum* desse processo – Mumford exemplificava – é Los Angeles, onde “não existe destino para o pé: o carro ditou seu modelo à cidade.” (ILLICH, 2004, p.56).

“Los Angeles tornou-se hoje uma massa não diferenciada de casas, separada em setores por meio de vias expressas de muitas pistas, com rampas e viadutos que criam seus próprios engarrafamentos especiais. Essas vias expressas dão passagem apenas a uma pequena fração do tráfego por hora outrora feito pelos transportes públicos, e a uma velocidade muito mais baixa, num ambiente conspurcado pelo smog, produzido pelo escapamento mortal dos tecnologicamente atrasados automóveis. Mais de um terço da área de Los Angeles é consumido por essas grotescas facilidades de transporte; dois terços do centro de Los Angeles são ocupados por ruas, passagens livres, estacionamentos e garagens. Isso vem a ser o devorar espaço como vingança”. (MUMFORD, [1961] 1965, v.2, p.649)

- 24 Ninguém desconhece que a “erosão das cidades pelos automóveis” – para usar os termos de Jacobs (cf. [1961] 2000, p.389) – não se limitou a uma existência particular. Na medida em que, nas mais diversas latitudes, os automóveis se transformaram em efetivo transporte de massa, sua escala de atuação universalizou-se²³. Nos dias que seguem, por exemplo, várias metrópoles brasileiras experimentam ampliações e atualizações de suas respectivas malhas viárias. Mas não é de hoje que a modernização dessa infra-estrutura se mostra claramente insuficiente para conferir maior fluidez ao tráfego crescente de veículos. Detenhamo-nos, ainda que brevemente, no caso emblemático de São Paulo: há quase um século, no início dos anos 20 – registrou Richard Morse –, um importante jornal paulistano assinalava alarmado o aumento de automóveis e o problema do trânsito: “ ‘E se, nestes dez annos seguintes a cidade progredir da mesma fórma, como tudo faz crer, então as nossas ruas não bastarão aos automóveis, e ver-se-á como o centro, com todas as ruas mediocrementemente espaçosas, e com todos os seus beccos e cotovellos, será estreitíssimo para o transito publico’.” (1954, p.301).
- 25 Ocorre que à mesma época em que o venerável periódico manifestava suas preocupações, uma solução fora encontrada. E seria implementada não apenas pelos dez anos seguintes, como segue sendo reproduzida até os dias de hoje.

Em 1930 o prefeito Pires do Rio encomendou ao engenheiro Francisco Prestes Maia um plano para o problema do tráfego no centro da cidade. Esse engenheiro

aproveitou o sistema proposto há tempos por Ulhoa Cintra, chamado de “Perímetro de Irradiação”, modificando-o em seu “Plano de Avenidas”. Tal sistema concebe o envolvimento da área congestionada por um anel. (PORTO, 1992, p.133).

O Plano de Avenidas de Prestes Maia, executado lentamente ao longo dos anos 30 e acelerado durante o Estado Novo também apresentava uma visão de conjunto da cidade – era um plano e não um somatório de intervenções. Em grandes linhas, o Plano partia da crítica à centralidade absoluta, ou, como diria Prestes Maia: ‘espalhar o movimento, multiplicar os centros é o *mot d’ordre* do urbanismo moderno’. Para tanto define-se um modelo composto por um sistema de vias perimetrais concêntricas, associadas a um conjunto de artérias radiais. O modelo pode se expandir ao infinito, como as ondas que se formam na água sob o impacto de uma pedra atirada, que se expandem em todas as direções até se dissolverem. (ROLNIK, 1997, p.191).

- 26 Com efeito, a suposta solução não fez senão repor o problema à escala cada vez mais ampla. Não por acaso, o citado americanista estadunidense, escrevendo por ocasião do quarto centenário de São Paulo (ápice de toda espécie de júbilo e ufanismo emblematicamente traduzidos nas célebres referências à “cidade que mais cresce no mundo”, à “São Paulo que não pode parar”, entre outras), indagava: “Se a cidade tem agora dificuldades para a circulação e o estacionamento de seus 63.000 veículos a motor registrados (1950), que acontecerá quando, em futuro próximo, este número for dobrado?” (MORSE, 1954, p.300).
- 27 Pois já àquela época a principal metrópole brasileira estruturava-se segundo um padrão que se convencionou denominar de centro-periferia. Teresa Caldeira assim o resumiu: “Esse padrão tem quatro características principais: 1) é disperso em vez de concentrado [...]; 2) as classes sociais vivem longe umas das outras no espaço da cidade: as classes médias e alta nos bairros centrais, legalizados e bem-equipados; os pobres na periferia, precária e quase sempre ilegal; 3) a aquisição da casa própria torna-se regra para a maioria dos moradores da cidade, ricos e pobres; 4) o sistema de transporte baseia-se no uso de ônibus para as classes trabalhadoras e automóveis para as classes média e alta. [...] Os lotes na periferia eram acessíveis aos trabalhadores tanto em função de sua ilegalidade quanto porque estavam ‘no meio do mato’: em bairros sem asfalto, eletricidade, água, esgoto, telefone, escolas ou hospitais e ligados à cidade por um sistema deficiente de ônibus nos quais gastavam muitas horas por dia”. (2000, p.218-221).
- 28 No curso dos anos 80 e 90 – ainda segundo a antropóloga -, ganhou conformação o que por ela foi denominado de novo padrão de segregação espacial, cujo cerne encontra-se na proliferação de enclaves privados e fortificados - em especial condomínios fechados, que “não são construídos nos bairros centrais tradicionais, já que requerem grandes lotes que só são acessíveis em áreas não muito adensadas” (Ibid., p.243) -, culminando um quadro de “implosão da vida pública” que se exprime também no trânsito. Enquanto os entrincheirados em suas fortificações dependem de automóveis (não raro blindados) para quase tudo, “aqueles que usam os transportes diariamente [...] sentem que as coisas hoje estão muito mais tensas e desagradáveis do que no passado: há pouca cortesia e muita agressão. E certamente há mais preconceito, já que a classe média ensina a seus filhos que os ônibus são perigosos e contrata motoristas particulares para eles.” (Ibid., p.321).
- 29 Infelizmente, as coisas, aparentemente caóticas, prosseguem cada vez mais tensas e desagradáveis. E, como qualquer breve noticiário expõe, nem com doses cavalares de cortesia o problema parece amainar. Em 2008, quando São Paulo já contava com mais de 10 milhões de habitantes, informava um não menos prestigioso noticiário

paulistano: existe aproximadamente um veículo para cada dois habitantes. O problema - prosseguia a reportagem recitando uma litania aprendida de cor: “carros demais para ruas de menos. Nos últimos dez anos, o número de veículos cresceu 25%, enquanto a infra-estrutura urbana, com a quantidade de ruas e avenidas, aumentou apenas 6%.”²⁴ Pior que um nó cego que não se deixa desatar, a contínua “reconstrução de cidades e rodovias pela ação da empresa pública”, que não se concebe nem se executa sem se submeter à idêntica contínua demanda por automóveis, cada vez mais constitui o nó que o desenrolar do trânsito, visto que engastada à multiplicação do congestionamento, retroalimentando-o.

“O cenário desse caos está completo: congestionamentos, acidentes e mortes; ônibus, metrô e trens sempre lotados. O enredo parece não ter fim: motoristas impacientes nos intermináveis engarrafamentos, passageiros no ponto a espera de um ônibus que nunca passa e usuários dos trens andando sobre os trilhos após mais uma pane. Para piorar ainda mais a situação, os rumos das políticas continuam privilegiando a circulação de automóveis. O conjunto de investimentos previstos no campo da mobilidade urbana no contexto da Copa e as Olimpíadas, por exemplo, reforça e reproduz mais uma vez um modelo rodoviarista que caracteriza historicamente a política de mobilidade no Brasil. Modelo esse que explica a atual crise da mobilidade. No conjunto de intervenções para a implantação de uma dessas grandes obras - o BRT Transoeste no Rio de Janeiro - para cada pista construída para a circulação dos ônibus, se construiu cinco pistas de rolamento para carros”.²⁵

- 30 Enfim, como num gigantesco congestionamento, se não saímos do lugar, avançamos muito pouco.

“[...] tentou-se de tudo, e não se conseguiu, afinal de contas, mais do que agravar o mal. De multiplicarem as vias radiais e as vias circulares, os viadutos, as vias expressas de seis pistas e com pedágio, o resultado é sempre o mesmo: quanto mais vias a serviço, mais carros afluem e mais paralisante se torna o congestionamento do tráfego urbano. [...] A razão? [...] as aglomerações humanas foram divididas em infinitos subúrbios de estradas, porque essa era a única maneira de evitar o congestionamento em centros residenciais. [...] o resultado final é que as pessoas não podem se deslocar facilmente porque estão distantes de tudo. Para construir espaços para os carros, as distâncias foram multiplicadas: as pessoas vivem longe de seu trabalho, longe da escola, longe do supermercado [...] No final das contas, o carro desperdiça mais tempo do que economiza e cria mais distâncias do que supera”. (GORZ, 2004, p.77-78).

- 31 Jogo de soma zero? Não exatamente. Sabemos que a crescente construção de infra-estrutura destinada a abrigar a prolífera produção de automóveis propiciou amplas possibilidades de negócios e negociatas, quer nas cidades transformadas em metrópoles, quer nos espaços urbanos ainda chamados de cidades. Paradoxalmente, antes mesmo dos automóveis. Valendo-me de dois exemplos, explico-me: em meados do século XIX, imbricaram-se a expansão da cidade e a implantação de bondes e trens no Rio de Janeiro, estruturando e cristalizando um certo padrão de segregação espacial²⁶. Pouco a pouco, não só o caminhar e os transportes à tração animal deixaram de ser os meios de deslocamento mais adequados, como “fazendas e chácaras nos subúrbios foram sendo compradas e loteadas, numa conjunção de interesses entre empresários da área de transportes e agentes do capital imobiliário. Às vezes, um mesmo empresário atuava nas duas áreas de investimento.” (CHALHOUB, 1996, p.52).
- 32 Aqui convém tornar ao caso de São Paulo: que “a grande metrópole de hoje [...] foi obra da indústria”, é deveras sabido e conhecido. Assim como o fato de que antes mesmo da industrialização ter se configurado como epicentro da acumulação de capital em

substituição ao complexo econômico cafeeiro o mercado imobiliário já se constituir como “o maior veio de ouro que se descobriu nesta S. Paulo de Piratininga do séc. XX.” (PRADO JÚNIOR, 1953, p.129 e 140). De fato, desse “veio de ouro”, ou seja, da manipulação da propriedade fundiária enquanto possibilidade de apropriação de frações da riqueza socialmente produzida, a própria indústria nutriu-se largamente. Um dos casos mais destacados na história da produção do espaço de São Paulo certamente foi o da empresa canadense *São Paulo Tramway Light and Power Company Limited* (ou apenas Light). Como apontaram pesquisas fundamentais a respeito, a geração e a distribuição de energia elétrica logo foram vislumbradas pela empresa como promissores mercados em função de uma industrialização e de uma urbanização em rápida expansão desde a virada para o século XX. Mas não ocupavam sozinhas o centro das estratégias de atuação da Light. Dentre os critérios para a expansão das linhas de bondes elétricos e dos serviços de iluminação pública por ela controlados durante um certo tempo estava também a defesa de posições importantes que alcançara nos “negócios imobiliários”. Daí porque nem todos os pedidos de expansão dos serviços públicos feitos ao “polvo canadense” eram atendidos²⁷.

- 33 E isso apenas prenunciava que sua atuação, a uma escala temporal e espacial bem mais expressiva, iria marcar indelevelmente a metropolização de São Paulo. Como demonstrado minuciosamente por Odette Seabra (1987), por ocasião da retificação dos rios Tietê e Pinheiros os próprios rios e suas várzeas não mais se apresentavam em suas condições naturais originais (razão pela qual enfatizou-se a redução do percurso combinada ao aumento da vazão das águas nas quais os esgotos vinham sendo lançados), posto que cada vez menos eram apropriados com naturalidade pela sociedade. O que se exprimia particularmente pelo modo como a população ribeirinha passava a vivê-lo, ou seja - na precisa distinção feita pela geógrafa -, aquela via-se crescentemente às voltas com o problema social e histórico das inundações, pois as cheias são próprias dos rios. Outrora meândricos, os rios foram transformados em canais de acordo com estratégias que visavam não só a configuração do sistema hidroelétrico operado pela empresa, como uma maciça negociação com terrenos das planícies aluviais (as várzeas), loteados e edificadas ao longo do século XX, embotando quaisquer outras possibilidades de apropriação que pudessem interferir negativamente na consecução de tais estratégias. Não surpreende que, quando começaram a ganhar concretude o que hoje se conhece como avenidas marginais, as várzeas, enquanto áreas de regularização do rio, houvessem sido desconsideradas para tal propósito, pois, no final das contas, já haviam sido incorporadas aos “negócios da Light”, cujo envolvimento com as estratégias de valorização do espaço não constituía, afinal, novidade.
- 34 De lá pra cá, a escala e a complexidade desse processo, da reprodução do espaço nos marcos de sua capitalização (isto é, tornando-o igualmente posto e pressuposto pelas determinações gerais da reprodução contínua e ampliada do capital), aumentaram enormemente. Daí porque um projeto setorial da área de transportes (o Programa Rodoanel Mário Covas), em execução desde os anos 90,

“aparece como administração das condições de trânsito, propondo melhorias a partir de uma interligação externa às zonas mais povoadas e centrais da metrópole, substituindo as ligações viárias internas. Este modelo viário se repete na história de São Paulo, basta examinar a racionalidade do Plano-Avenidas. Muitas são as interferências viárias projetadas, neste sentido, incluindo as avenidas Marginais do Rio Tietê e Pinheiros, da década de 60, do século XX. [Porém,] passa a demarcar o

círculo e circuito de realização e renovação potenciais de valorização econômica desta metrópole. Ele nos fornece a imagem do perímetro urbano metropolitano que foi desenhado e está se implementando, formando um grande anel de valorização econômica do espaço. Ele determina um contexto e uma imagem espaciais de totalidade sobre a produção do espaço urbano e, imediatamente, ele alavanca um processo de expropriação social, próprio à acumulação primitiva do espaço, que forja o espaço de valorização”. (DAMIANI, 2008, p.251-252 e 249-250)

- 35 Eis aí os limites das abordagens que atribuem o fundo do conjunto dos problemas até aqui enunciados ao monopólio do “modelo rodoviarista”. Henri Lefebvre advertiu que a maioria dos ataques contra a “ditadura do automóvel” “negligenciam as possibilidades técnicas e se tingem de impotente nostalgia” (1967, p.15). No já citado caso arquetípico dos Estados Unidos, a sobriedade da observação de Walter Lippmann quanto à “pequena fortuna” despendida pela General Motors para “convencer” os estadunidenses “a gozar dos benefícios da empresa privada na fabricação de automóveis” nada aludia a uma importante parte da estratégia (bem além da obsolescência planejada) para impulsionar a venda de automóveis. Como relatado no documentário também já citado, em 1922 um em cada dez americanos possuía um carro. Os bondes, elétricos e silenciosos, passavam pelas principais ruas e avenidas em intervalos de minutos. A pista central era-lhes reservada, enquanto os automóveis tinham de sair do caminho. “Ao atravessar um cruzamento o condutor tocava o sino”, lembra uma usuária saudosa. Alfred Sloan vislumbrou aí uma oportunidade de mercado, explica Brad Snell. “Se pudermos eliminar o bonde, criaremos um mercado novo para os carros. Caso contrário, as vendas da GM continuarão como estão”. Queriam o espaço usado pelos bondes para os automóveis. Substituir os bondes por ônibus (“Quem não quisesse andar de ônibus poderia comprar carros da GM”) foi um componente da estratégia. Então, a GM comprou a maior empresa de transportes urbanos e o maior fabricante de ônibus do país, a *Yellow Coach*. Compraram ações da rede ferroviária de Nova Iorque e, durante dez anos, entre 1926 e 1936, sucatearam o sistema. A modernização dos transportes urbanos, operados por uma nova empresa, a *National City Lines*, implicava na presença dos ônibus, que sacudiam, soltavam fumaça e, mais importante, disputavam o espaço das ruas com os automóveis. De cidade em cidade, a GM conseguiu substituir os bondes pelos *Yellow Coaches*. Em meados dos anos 30, associada à *Standard Oil*, *Firestone Tires*, dentre outras, disseram que não tinham lucros, e acabaram com os bondes²⁸. Enfim, impor a necessidade do uso do automóvel exigiu, preliminarmente, a monopolização (e precarização) dos transportes públicos; depois, o “círculo mágico do asfalto”²⁹, ou seja, a instrumentalização da (re)produção do espaço, conduzida segundo uma determinada estratégia, mais ou menos justificada ideologicamente, consumando assim o asseverado por Lippmann.

Do conhecimento racional à razão estratégica

- 36 Propugnar pelo mero retorno aos bondes enquanto panacéia para os problemas aqui expostos seria, porém, proceder nesciamente. Atraída pelas formas particulares do lucro e da renda fundiária, a bússola de agulha bífida pela qual se orientava a Light na operação e expansão do sistema de bondes é bem elucidativa de que os produtos da técnica e da tecnologia não são sujeitos metafísicos que põem e dispõem sobre os homens reais. Tampouco são acidentais ou advindos do acaso. Pois assim como a História nada faz, porquanto não utiliza os homens para alcançar fins que lhes sejam

extrínsecos, não são as máquinas (como querem os pesquisadores do MIT) que mudam o mundo. Nunca é demais lembrar que não são as coisas que fazem a história, mas os homens reais que, em sua efetividade histórica, as produzem e delas se valem ao e para perseguirem seus objetivos. Demonizar os automóveis e elevar ao pedestal veículos tidos como superiores técnica e tecnologicamente (como a mais recente vedete da engenharia, os veículos de levitação magnética, ou Maglevs³⁰) implorando pelo apoio de formas particulares das forças que decidem por sua eleição ou danação é querer levitar sobre a religiosidade mundana contemporânea agarrado à mesma divindade universalizada da qual é expressão. Noutros termos: apostar no “cansaço da burguesia nacional”, cuja acomodação na posição de sócia minoritária do capitalismo mundializado há muito lhe custou sua efetiva desnacionalização (que não se refere tão-somente à propriedade do capital, mas também, e sobretudo, à perda de qualquer projeto de nação e, portanto, de hegemonia³¹), é politicamente tão pedestre e equivocado quanto o é tecnologicamente insistir na implantação de sistemas de transportes coletivos baseados em veículos propelidos por motores nutridos a óleo diesel e rodando sobre pneus (como os BRTs) e, do ponto de vista urbanístico, destinar-lhes vias exclusivas sem limitar decididamente os direitos e poderes “dos automóveis”. Ademais, e eis um ponto crucial e decisivo, qualquer revolução baseada na aplicação tecnológica da ciência é tão parcial quanto qualquer revolução meramente política, “que deixa de pé os pilares do edifício” (MARX, [1843] 2010, p.154). Ou, a rigor, não realiza revolução alguma. Obra da capacidade e potência universais do gênero humano, o conhecimento técnico-científico só ganha efetividade quando as forças particulares que o trouxeram à luz lhe infundem ânimo, convocando-o, desenvolvendo-o e utilizando-o segundo seus critérios, dando-lhe permissão para se objetivar. Ele não tem vontade e alma próprias. Metamorfoseadas em forças produtivas do capital, em forças impulsoras de sua valorização, as capacidades criadoras do gênero humano convertem-se em meios dessa particularidade histórica universalizada que, submetendo-as às suas tramas reprodutivas, as mantém cativas para alcançar seu fim. Enquanto

“todos os progressos da civilização ou, em outras palavras, todo aumento das *forças produtivas sociais* [...] tal como resultam da ciência, das invenções, da divisão e combinação do trabalho, do aperfeiçoamento dos meios de comunicação, da criação do mercado mundial, da maquinaria etc. –, [...] só multiplicam a força produtiva do capital [...] para ele são exclusivamente meios para poder produzir a partir de seu fundamento acanhado. [...] porém, elas constituem as condições materiais para fazê-lo voar pelos ares”. (MARX, [1857-1858] 2011, p. 241 e 589. Grifos do autor).

- 37 Isso significa que um papel taticamente importante poderia ser desempenhado pela proposição e estabelecimento de políticas de expansão e/ou reestruturação de sistemas de transportes? Ou, noutros termos, a modernização dos transportes poderia apontar em direção ao chamado direito à cidade? Afinal, não se pode desconsiderar que (i) priorizar e fortalecer a utilização do transporte coletivo e do transporte não-motorizado, promovendo a utilização de veículos de maior eficiência energética e baixo impacto poluidor, sem esquecer de (ii) desincentivar a utilização do transporte individual motorizado (por carros e/ou motocicletas), reduzindo assim a carga eversiva que ela implica, a partir da oferta de transportes coletivos (como os *tramways* - entre nós, veículos leves sobre trilhos, ou VLTs - ou mesmo Maglevs) mais confortáveis que os ônibus e (graças, por exemplo, a um sistema de preferência nos cruzamentos viários) com médias de velocidade e de frequência de horários superiores, são propostas que, associadas a uma efetiva redefinição da “partilha do espaço urbano” (como em diversas das cidades francesas estudadas por Maria Beatriz de Castro³²), constituem uma

“oportunidade para um questionamento global do urbanismo: o embelezamento das vias públicas, a revitalização dos centros, as novas operações imobiliárias, a renovação dos bairros degradados, a pertinência de equipamentos públicos.” (2007, p.43). Já sabemos, porém, que a implementação de transportes rápidos (orientados segundo um dos fundamentos de toda economia política, a economia de tempo) dista da “complexa natureza da cidade” - como oportunamente atentou Lewis Mumford - tanto quanto se encontra imbricada à ampliação da escala espacial e ao esgarçamento do tecido urbano, ou seja, à anticidade. Não por acaso, tal “operação política”, que atua como um “acelerador de tendências”, que “potencializa as tendências pré-existentes, mas não as causa ou modifica” (CASTRO, 2007, p.61), cedo revela seus “efeitos colaterais”.

“Um efeito imprevisto inicialmente foi rapidamente notado: a melhoria das condições de acesso provocava um aumento espontâneo no valor dos terrenos e dos imóveis [...] Quando os preços aumentam, a população dos bairros tende a mudar e desaparecem as classes populares e médias baixas, que são substituídas pelas classes médias altas. O corolário previsível é uma urbanização crescente das zonas periféricas e dificuldades cada vez maiores para se propor transportes coletivos eficientes. Criar-se-ia assim um círculo vicioso: o efeito a longo prazo dos bondes poderia relativizar a inversão das tendências da “urbanização do automóvel” permitida pelo seu impacto a curto prazo”. (Ibid., p.59 e 64).

- 38 Círculo vicioso? Efeitos colaterais? Em que consistem as tendências empiricamente constatadas? A categoria “tendência” é uma chave importante - advertiu Daniel Bensaïd ([1997] 1999, p.393-398) - para compreender não os obstáculos externos que friccionam, restringindo-o, o desenvolvimento de uma História dada, mas as contradições internas nas e pelas quais determinado movimento histórico se processa e se nega pela atuação de determinações antitéticas que lhe são intrínsecas. Contradições da modernidade cinética? (cf. GIUCCI, 2004). *Per se*, essa formulação pouco ou nada explica. É preciso admitir que estamos diante de algo mais amplo e complexo, que se exprime e oculta por sua fenomenalização.

- 39 Para compreendê-lo, é útil a definição conceitual - exposta por David Harvey - de ambiente construído. Este, segundo o geógrafo,

“funciona como um vasto sistema de recursos criado pelos seres humanos, que compreende valores de uso cristalizados na paisagem física, que podem ser utilizados para a produção, a troca e o consumo. Do ponto de vista da produção, esses valores de uso podem ser considerados como pré-condições gerais da produção e como forças diretas dela. [...] O ambiente construído compreende uma multiplicidade de elementos diversos: fábricas, represas, escritórios, lojas, depósitos, rodovias, ferrovias, portos, usinas elétricas, sistemas para abastecimento de água e para sua eliminação pela drenagem, escolas, hospitais, parques, cinemas, restaurantes, etc.; a lista é interminável. Muitos elementos [...] são legados de atividades realizadas sob relações de produção não-capitalistas. [...] Contudo, sob as relações sociais do capitalismo, todos os elementos assumem a forma de mercadorias. [...] Então, o ambiente construído tem que ser considerado como uma mercadoria mista, completa e geograficamente ordenada. A produção, ordem, manutenção, renovação e transformação dessa mercadoria apresenta graves conflitos. [...] Como premissa teórica, isso parece bastante irracional. Contudo, sua aplicabilidade material consiste em que todos os aspectos da produção e do uso do ambiente construído caem na órbita da circulação de capital. Caso assim não fosse, então o capital não poderia estabelecer-se (com todas as suas contradições) na paisagem física, numa forma que suporte a acumulação em geral; não se poderia influir no ambiente construído que o capital requer para a produção, a troca e o consumo, com o fim de beneficiar os interesses do capital”. ([1982] 1990, p.238-240).

- 40 A reprodução do espaço em tal quadro, ou - nos termos do geógrafo britânico - a reconfiguração espacial dos ambientes construídos aparece como uma tarefa tão intrincada quanto a quadratura do círculo. Senão vejamos.
- 41 Retomando a crítica marxiana da economia política, Harvey procurou, digamos assim, atualizá-la ao consignar o papel e o lugar (novamente, para usar uma metáfora apropriada) que o espaço ocupa nas tramas reprodutivas do capital e nas contradições que lhes são próprias. Considerando a reprodução do capital - como demonstrou Marx - como valor em movimento, como valor que se metamorfoseia assumindo diferentes e particulares formas no curso cíclico de sua reprodução ampliada, Harvey chegou à concepção de ambiente construído após reexaminar as análises marxianas sobre as duas grandes seções do capital enquanto unidade processual. Em síntese, tão apertada quanto despojada: o capital - expusera Marx - é valor que circula assumindo diferentes formas particulares. Enquanto totalidade movente, ele é essencialmente circulante: “De maneira genérica [...] todo o valor-capital está em circulação contínua e nesse sentido todo capital é capital circulante.” ([1885] 1987, p.165). A circulação “é posta como seu próprio *curriculum vitae*.” (MARX, [1857-1858] 2011, p.518). Idealmente fluido, o capital, porém, movimenta-se *realmente* de uma determinação a outra percorrendo diferentes fases, separadas entre si no tempo e no espaço, nas quais aparece como capital confinado, como capital fixado, portanto numa diferença de si mesmo enquanto unidade das distintas metamorfoses³³. Considerando o processo do capital em geral, Marx deslindou não apenas as trajetórias da miríade de capitais individuais nas diferentes fases particulares, mas a contínua alternância daquela totalidade - o movimento global do capital - em duas grandes determinações antitéticas. É como unidade dessas duas determinações que esse movimento pode e deve ser examinado.

“O processo de produção global do capital inclui tanto o processo de circulação quanto o processo de produção propriamente dito. Eles constituem as duas grandes seções de seu movimento, que aparece como totalidade desses dois processos. De um lado, é o tempo de trabalho, de outro, tempo de circulação. E o conjunto do movimento aparece como unidade de tempo de trabalho e tempo de circulação, como unidade de produção e circulação. Essa própria unidade é movimento, processo. O capital aparece como essa unidade processual de produção e circulação, uma unidade que pode ser considerada seja como o conjunto de seu processo de produção, seja como decurso determinado de uma rotação do capital, de um movimento retornando a si mesmo. Em suma: Uma rotação do capital = ao tempo de produção + o tempo de circulação”. (Ibid., p.518 e 524)

- 42 Ao desvendar, através de minuciosas e percucientes análises, a “qualidade oculta” do capital de pôr ovos de ouro, de adicionar valor como se tivesse o diabo no corpo, Marx afirmava insistentemente que o capital só efetiva sua potência no e pelo processo de produção, a unidade imediata do processo de trabalho e do processo de valorização que o sobredetermina, na qual os valores existentes são capitalizados, isto é, se perpetuam e se multiplicam³⁴. Na medida em que transcorre à margem da produção, a circulação não passa de processo de mudança formal do valor, uma vez na forma da mercadoria, outra vez na do dinheiro. Na medida em que não se encontra na determinação positiva da produção de mais-valor, na medida em que não implica apropriação de trabalho excedente pelo comando sobre trabalho alheio, considerada em si mesma a circulação parece, em seu ser imediato, senão exterior ao capital, ao menos uma determinação negativa, um óbice à sua reprodução contínua e ampliada. Melhor seria que fosse abolida. Porém, a circulação é um dos pólos antitéticos do capital, e, como tal, não lhe é extrínseca. Ela integra a totalidade de seu processo vital que, como sujeito desse

movimento, a condiciona e pressupõe como momento desenvolvido de sua existência. É o duplo movimento de capitalização e de valorização que, na série de suas rotações, põe e supõe a circulação como sua condição e resultado. Daí que o *tempo* de circulação apareça como limitativo, como obstáculo ao tempo de reprodução. Circulação sem tempo de circulação, num átimo. Essa é uma das tendências do capital: a de circular como uma espiral crescente à velocidade do próprio conceito.

“O máximo da valorização do capital, assim como da continuidade do processo de produção, [dar-se-ia se] o tempo de circulação [fosse] posto = 0 [...] Em razão disso, é uma tendência necessária do capital lutar para pôr o tempo de circulação = 0, i.e., superar a si mesmo, porque o tempo de circulação só é posto como momento determinante do tempo de produção pelo capital”. ([1857-1858] 2011, p.525).

- 43 A mercadoria – dizia Marx ao desentranhar seu caráter fetichista – é um hieróglifo social cuja cifra é o valor. Por sua vez, o dinheiro é o enigma do fetiche da mercadoria em forma patente e deslumbrante. Vínculo de todos os vínculos é também meio universal de separação. Mercadoria universal, permutável por todas as mercadorias particulares, sua onipresença permite romper com as limitações de tempo e espaço que se impunham aos atos (de compra e de venda) da troca imediata de mercadorias particulares. Facilita pois a troca ao cindi-la; supera suas dificuldades ao generalizá-la. Objetivação universal simbólica da substância social do valor é um nivelador universal sob o qual desaparecem todas as diferenças qualitativas concretas das mercadorias prosaicas. Como proxeneta universal, é preciso pagar por ele. É “uma mercadoria como as outras mercadorias e, ao mesmo tempo, não é uma mercadoria como as outras mercadorias. A despeito de sua determinação universal, é uma coisa permutável dentre outras coisas permutáveis.” (MARX, [1857-1858] 2011, p.99). Para dançar cada vez mais freneticamente, despe-se de suas vestes particulares, locais e nacionais. Mundializa-se. Sua maneira de existir torna-se adequada a seu conceito. Na velocidade do curso do dinheiro aparece “o entrelaçamento contínuo das séries de metamorfoses, a pressa do metabolismo, [...] a unidade fluida das fases contrárias e mutuamente complementares” (MARX, [1867] 2013, p.193).

- 44 O desenvolvimento da circulação de mercadorias com tal vigor e fervor nos informa sobre o grau de desenvolvimento do processo geral de cuja unidade a circulação não pode se dissociar. À universalização do capital corresponde a universalização de suas condições gerais de reprodução, “pois o modo capitalista de produção move-se dentro das configurações que ele mesmo criou, e estas, dele resultantes, com ele se defrontam no processo de reprodução como precondições prontas e acabadas.” (MARX, [1861-1863] 1980-1985, p.1524). Ora, uma vez que no pletórico mundo das mercadorias muitas delas não são consumidas no momento e lugar de sua produção (como acontece nas atividades que compõem o chamado setor de serviços), tampouco conseguem se deslocar sozinhas (como no caso dos que precisam levar sua capacidade criadora ao mercado para que seja efetivada como força de trabalho no e pelo uso especificamente capitalista que dela será feito), não há como prescindir de condições físicas da troca, a exemplo das infra-estruturas espaciais de transporte, para que mercadorias (de sapatos a automóveis) incapazes de andar sobre os próprios pés possam ser transferidas àqueles para os quais servirão como valores de uso específicos.

“Quanto mais a produção se baseia no valor de troca e, em consequência, na troca, tanto mais importantes se tornam para ela as condições físicas da troca – meios de comunicação e transporte. É da natureza do capital mover-se para além de todas as barreiras espaciais. A criação das condições físicas da troca – de meios de comunicação e transporte – devém uma necessidade para o capital em uma

dimensão totalmente diferente – a anulação do espaço pelo tempo”. (MARX, [1857-1858] 2011, p.432).

- 45 Afirmar que “os paradoxos, contradições e frustrações da circulação se devem ao monopólio exercido pela indústria de transporte sobre a circulação das pessoas” (ILLICH, 2004, p.56) é, portanto, tão superficial quanto insuficiente. Que a indústria de transporte constitua ramo autônomo e esfera particular de capitalização, trata-se da “continuação de um processo de produção *dentro* do processo de circulação e *para* o processo de circulação” (MARX, [1885] 1987, p.155. Grifos do autor). E, na medida em que se ampliam as relações específicas do capital com as condições gerais da produção social, no momento em que a própria urbanização é capitalizada, ampliam-se também as contradições bastante bem deslindadas por David Harvey ao examinar os crescentes investimentos em “capital fixo de tipo independente” (valor aprisionado num valor de uso espacial específico) requeridos para a reconfiguração espacial de ambientes construídos, especialmente à escala metropolitana

“O pior de tudo é que vemos que o capitalismo trata de superar as barreiras espaciais criando infraestruturas físicas que estão imóveis no espaço e que são extremamente vulneráveis à desvalorização específica do lugar. As estradas, ferrovias, canais, aeroportos etc. não podem ser mudados de lugar sem que o valor neles cristalizado se perca. O valor tem que ser imobilizado na terra cada vez mais para conseguir a integração espacial e para eliminar as barreiras espaciais à circulação de capital. Num ou noutro momento, o valor incorporado no espaço produzido do sistema de transporte converte-se na barreira a ser superada. [...] As fortes desvalorizações e a reestruturação dentro do sistema de transporte, com tudo o que isso implica para dar forma às configurações espaciais e aos níveis de integração espacial, tornam-se então inevitáveis. Esta é a contradição central que modifica e circunscreve a mobilidade do capital em forma de mercadorias (HARVEY, ([1982] 1990, p.382-383).

- 46 Tudo isso, porém, exige considerar algo ainda mais grave. Pois quando as condições gerais da produção social são postas e repostas pelo capital como capital, quando a própria reprodução social é submetida realmente à capitalização, quando, em suma, o capital se efetiva como modo de vida que não admite nenhum exterior, temos

“de um lado, o grau em que o capital já submeteu a si todas as condições da produção social e, por essa razão, de outro lado, a extensão com que a riqueza reprodutiva social está *capitalizada* e todas as necessidades são satisfeitas sob a forma da troca; bem como a extensão com que as necessidades do indivíduo, como necessidades *socialmente postas*, *i.e.*, as que ele consome e precisa não como indivíduo singular na sociedade, mas coletivamente, com outros – cujo modo de consumo, pela natureza da coisa, é um modo social –, também estas são não só consumidas por meio da troca, da troca individual, mas também produzidas”. (MARX, [1857-1858] 2011, p.439. Grifos do autor).

- 47 Portanto, devotadas à capitalização do espaço, a superação das barreiras espaciais repõem, sem as superar, as contradições que alcançam os mais recônditos níveis da vida social. Noutras palavras, a necessidade de reprodução constante e ampliada de infra-estrutura espacial, a título de sua modernização, expressa uma exacerbação das contradições intrínsecas ao movimento próprio do capital para se conservar e multiplicar num tempo tendente a zero. E é essa aceleração da reprodução do processo econômico, no qual produção e circulação se opõem e supõem, que alcança o conjunto da vida social. Trata-se de determinações socializadas. Experimentadas, obviamente, de maneiras bastante desiguais. Alguns poucos podem atravessar uma metrópole de fio a pavo num helicóptero, enquanto muitos se deslocam em seus automóveis praguejando

por terem de ir a passo de boi enquanto levam cem cavalos no motor e a imensa maioria tenha de se espremer num ônibus ou metrô lotado. Sem esquecer dos sujeitos monetarizados, mas desprovidos de dinheiro, que não podem senão andar por quilômetros, ou praticar roleta-russa numa bicicleta. O fato é que a capitalização do modo de vida reduziu, para todos e cada um, as experiências com e no espaço ao tempo necessário para percorrer as distâncias entre locais (de moradia, de trabalho, de lazer...) nos quais se exercem determinadas funções. “De fato e na verdade não é a sociedade que o automóvel conquista e ‘estrutura’ é o cotidiano.” (LEFEBVRE, [1968] 1991, p.111).

- 48 Quando alguém afirma que o problema são carros demais para ruas de menos, é muito provável que reclame por mais e mais investimentos em infra-estrutura viária, prosseguindo na busca da cura pelo veneno, o que não é muito sábio. O que dizer, porém, quando expertos (na dupla acepção do termo) em urbanização asseguram que o direito ao transporte público e à mobilidade urbana é parte da coleção de direitos que consubstancia o direito à cidade, “um dos paradigmas deste milênio de que um mundo melhor é possível”? À primeira vista, isto parece bem auspicioso. Afinal, se uma miríade de frações da sociedade civil busca elevar-se de suas lutas “fragmentadas e incapazes de produzir mudanças significativas no modelo de desenvolvimento vigente”, o direito à cidade (definido “como o usufruto eqüitativo das cidades dentro dos princípios da sustentabilidade e da justiça social”) não figuraria como uma totalidade galvanizadora, unificando-as no propósito de fazer prevalecer “na formulação e implementação das políticas urbanas [...] o interesse social e cultural sobre o direito individual de propriedade”³⁵?
- 49 Que a institucionalização do direito à cidade (merecedora de glosas que só posso resumir nos limites deste texto) exprime mobilizações de inúmeras frações da sociedade civil para fortalecerem seu estar-aí social, ou mesmo para se constituírem justamente enquanto sociedade civil (como a preocupação em assegurar “um padrão de vida adequado” aos “grupos vulneráveis e desfavorecidos” o demonstra), é evidente. Assim como seu caráter defensivo frente às contradições fundamentais de processos econômicos deve-se ao ideário de justiça social em que se escora. Pois a busca de arranjos institucionais com a perspectiva de ampliar a participação na distribuição da riqueza socialmente produzida (afinal, “critérios de equidade distributiva, complementaridade econômica, e respeito à cultura e sustentabilidade ecológica” são tidos como fundamentais para garantir “a todas as pessoas o usufruto pleno da economia e da cultura da cidade” para que esta cumpra sua “função social”), sem enfrentar clara e decididamente as condições de produção e reprodução da riqueza social enquanto capital (portanto, não é com o direito individual de propriedade que o direito à cidade tem de se confrontar) não passa de complemento ético-jurídico coerente de um almejado liberalismo social equilibrado (como o sanciona o apelo a um “compromisso social do setor privado” “com a finalidade de desenvolver a solidariedade e a plena igualdade” entre os “habitantes” das cidades). Enfim, a cristalização institucional do direito à cidade não apenas se define no âmbito da política (posto que insiste na relação heterônoma da sociedade civil face ao Estado, reivindicando-lhe reconhecimento e garantia de direitos), como busca realizá-la irrisoriamente (a gestão da cidade), ao mesmo tempo em que fortalece a opacificação do que, em contrapartida, a formulação do conceito de urbano propõe-se a clarificar e enfrentar.

- 50 De fato, desde sua elaboração seminal Henri Lefebvre insistentemente afirmou que o conceito de urbano nasce, historicamente, com a explosão-implosão da cidade, com o conjunto de problemas que, desde então, se colocam à vida urbana. Portanto, não cabe falar de uma “crise do urbano”, pois o conceito designa precisamente esse momento problemático, no qual a urbanização é produzida e reproduzida para e pelos fundamentos gerais da industrialização, processo pelo qual essa particularidade histórica que chamamos de capitalismo efetivamente se universalizou, tragando em seu favor a cidade, dissolvendo-a, estilhaçando-a e assim revelando o fim dessa obra eminente. Esse conceito, o urbano, parte, e é parte, de uma teoria. A teoria crítica do presente, da atualidade considerada como um campo de possíveis em torno do qual se estabelecem os embates próprios da efetividade histórica. Ela não se limita portanto a constatar, descrever e classificar fatos e fenômenos, porquanto busca compreender as tendências, o movimento que se manifesta e oculta neles e por eles. Ela não aborda o presente nos limites de uma *histoire événementielle*, tomando-o como um elo evanescente entre passado e futuro no encadeamento linear de um tempo que escoia. Nada portanto de etapismo. Tampouco de finalismo, de História realizada de antemão, fora da própria história, de sua efetividade. Pois o presente não é uma configuração daquilo que o passado trazia como origem e destino, assim como a atualidade não é um ponto que conduzirá a um futuro predeterminado desde hoje como meta (conforme pressupõe o ideário do progresso). O que essa elaboração teórica reivindica e propõe é o saber efetivo sobre o real, sobre o movimento da história que se faz no presente, sobre as tramas e os dramas pelos quais se tecem as condições de sua existência e de sua reprodução, sobre as contradições nas quais se torcem e retorcem as capacidades e potencialidades humanas e se desdobra a dialética dos possíveis, se delineia e prefigura o porvir. Tudo – dizia Daniel Bensaid – não é possível, “mas existe uma pluralidade de possibilidades reais entre as quais é a luta que define.” ([2007] 2011, p.112). Trata-se portanto de abordar a efetividade histórica a partir daquilo que está contido em germe na realidade do presente, para examinar o atual e o realizado, para reinterpretar e ressignificar passado e futuro segundo uma outra inteligibilidade do real. O pensamento científico – dizia Henri Lefebvre – tem o direito de se valer desse conceito central, “o ‘possível-impossível’ e não o possível, o provável, o impossível tomado separadamente.” (1980, p.32). É, pois, a consciência do possível-impossível que esclarece um campo cego para um “pensamento” que constata o atual, mas não se abre para a exploração do real, para o possível-impossível que lhe é constitutivo.
- 51 Impossível – dizia Lefebvre – restituir a cidade de outrora, devastada pela industrialização. Dela restam vestígios e vertigens. Sombra de uma realidade que foi e não é mais, suas representações (ideologia, mitos e mistificações) povoam as estratégias devotadas à modernização do espaço. O que dela restou surge como mercadoria, objeto de consumo para os turistas, ávidos de espetáculo e de pitoresco, por exemplo. “Mesmo para aqueles que buscam compreendê-la calorosamente, a cidade está morta. Contudo, o urbano persiste, em estado de atualidade dispersada e alienada, de germe, de virtualidade.” ([1967] 2013, p.96. Grifos do autor). Nada de etapismo. Nem de finalismo. Tampouco de saudosismo, de buscar o levante pelo poente.
- 52 O direito à cidade é um direito superior não por conta de sua posição numa hierarquia jurídico-institucional, tampouco por se direcionar ao Estado para que o reconheça e o salvasse, mas porque se formula como “direito à vida urbana, transformada, renovada.” (Ibid., p.108. Grifos do autor). O urbano, enquanto conceito arquitetado

teoricamente, permite compreender que a industrialização, que o capitalismo não guarda em si mesmo seu sentido e finalidade. Ele supõe e propõe uma outra racionalidade para reorientar a industrialização, suas determinações, suas forças produtivas, suas conquistas, seu desenvolvimento. Nessa perspectiva, a industrialização deixa de ser uma finalidade para alcançar seu fim: o de se tornar um meio para a realização da sociedade urbana, essa totalidade em formação que a duras penas oferece os seus primeiros sinais, entranhada que está no ventre da industrialização, que a produziu enquanto possibilidade ao mesmo tempo em que a nega, impossibilitando sua irrupção. A urbanização, por seu turno, deixa de ser considerada numa perspectiva meramente espacial, determinada pela capitalização e portanto indexada à economia de tempo. Pois não se trata de propor melhores e mais adequados espaços para a disposição e o fluxo das pessoas e das coisas. No mundo das mercadorias – assinalou Lefebvre –, o consumidor não compra apenas um espaço marcado pelo discurso publicitário com signos de prestígio e distinção numa dada hierarquia social. Ele também adquire uma relação espacial pobremente reduzida ao tempo necessário para percorrer as distâncias que separam sua habitação de outros lugares. Ao comprar um espaço, compra-se portanto um emprego do tempo, perdas ou economias de tempo. O espaço envolve o tempo. Através da produção e reprodução do espaço, um tempo social se produz e reproduz. “A relação entre o tempo e o espaço, conferindo absoluta prioridade ao espaço, revela-se relação social inerente a uma sociedade na qual predomina uma certa forma de racionalidade governando a duração. [...] Essa relação faz parte de um mundo invertido, que também tem necessidade de ‘ser posto sobre seus pés’.” (LEFEBVRE, [1970] 2008, p.72). Esse é o salto quântico a ser dado.

- 53 “Homens (indivíduos, grupos, classes, povos) reais combatem com seus recursos não apenas por interesses ou por idéias, mas por possibilidades, muitas vezes insuspeitadas, às vezes conscientes e representadas num projeto estratégico.” (LEFEBVRE, 1980, p. 229). Ora, o urbano “não é uma alma, um espírito, uma entidade filosófica” (LEFEBVRE, [1967] 2013, p.47), mas um conceito com implicações práticas, concretas, estratégicas, e que é central num projeto, ele próprio estratégico, que tenha como alvo encontrar um tempo-espaço novo a partir da crítica do antigo. Sua realização é a realização de necessidades práticas, concretas, daqueles que experimentam os conflitos entre o possível e o real-realizado. Por isso, a luta pelo direito à cidade, que se funda na experiência da luta pela realização do urbano (o direito não figura, portanto, como sua condição prévia, mas como resultado prático-concreto da luta que lhe confere sentido), encontra na “esquerda” sua primeira forma de subjetivação política. O que não assegura, longe disso, sua realização.

- 54 De fato – pergunta Lefebvre pouco após o meio-dia de sua vida –, o que é “a esquerda”? “Que significa esse conceito, especificamente francês, ainda que sua irradiação seja mundial?” ([1958] 2009, p.198). Sua resposta permanece tão atual e oportuna que merece ser ouvida.

“É a *parte maldita* da França, e essa parte maldita é a maioria herdeira e continuadora daqueles que fizeram a França como nação. Tradicionalmente, portanto, ela recebe e assume essa denominação de mau augúrio: *Sinistra*, a esquerda. [...] Seu nome de mau augúrio, a esquerda o porta com orgulho, vincula-se obscuramente à grande corrente do pensamento faustiano segundo o qual o elemento demoníaco, revoltado, é também o único elemento criador e humano. [...] A esquerda se define sempre ou quase sempre contra algo ou alguém, que mentiu, que foi injusto ou opressor, no plano político. [...] Uma idéia *negativa* não é por isso uma idéia débil ou vã, ou falsa, ou somente negativa. Pensar é confrontar as idéias

com os objetos materiais e com a pretensa “positividade” materialista. [...] Na práxis e na história, o negativo envolve uma positividade concreta, e as duas determinações se incluem dialeticamente. A direita reacionária acredita-se instalada em plena realidade, em plena “positividade”, porque ela defende o existente e o imobilismo. Seu dogmatismo partilha com o dogmatismo pseudo-marxista essa ilusão e o mito da positividade total. No negativo ela vê apenas o vazio, ou a destruição, a negação lógica. Ora, a reflexão logo percebe a potência do negativo – do momento negativo [...] Em suas primeiras obras, equivocadamente ditas filosóficas, Marx determinava o proletariado inicialmente pela negatividade. Não esqueçamos essa determinação ou esse momento mediador que a “positividade” tende a omitir. A esquerda se define, portanto, sempre ou quase sempre por algumas recusas. [...] As idéias confusas e negativas são poderosas. A esquerda, sentimento e consciência, é a recusa da injustiça, da mentira, da opressão, da desrazão. É portanto uma consciência social e política, uma consciência incompleta mas real, insuficiente mas necessária”. (Ibid., p.198-202. Grifos do autor).

- 55 Em sua grandeza e miséria “a esquerda” não seria um outro nome para aquela classe da sociedade civil aparentemente paradoxal, a classe que se afirma negando-se, que ou busca superar as condições que estruturam o mundo moderno em classes sociais ou – como dizia Marx – não é nada? Afinal, se o sujeito do político não está dado de antemão, como um ente abstrato porque supostamente já unificado e consciente de sua missão histórica antes mesmo de se defrontar com as condições socioeconômicas que o fenomenalizam enquanto classe social, não o reencontraríamos aqui, na multiplicidade das contingências de seu estar-aí social? Talvez. Desde que evitemos algumas aporias. A primeira, a busca de um herói messiânico, a sujeição ao fetiche do sujeito mítico. Como observou uma meticulosa intérprete da obra marxiana:

“Talvez fizesse bem ao pensamento político contemporâneo esforçar-se menos para identificar um sujeito novo e esforçar-se mais para analisar a prática dos sujeitos existentes. [...] Os esforços de nomear um novo sujeito devem ser os esforços de concebê-lo como sujeito histórico, já que o sujeito político tem apenas um nome e não pode ter outro. E esse nome é homem”. (POGREBINSCHI, 2009, p.351-352).

- 56 A crítica da religião – dizia Marx com os olhos cada vez mais voltados à religião profana na forma do Estado moderno e sua consolidação como esfera separada da sociedade civil – é o vestíbulo de toda crítica. A constituição dessa forma da política na modernidade, ao mesmo tempo em que reivindica como seu conteúdo o monopólio da organização da vida social, tornando-se sujeito ao fazer dos sujeitos reais seus predicados, o faz na e para a manutenção e aprofundamento da própria sociedade civil enquanto tal. É do que trata Marx quando afirma que o indivíduo da sociedade civil passa a ser a base, o pressuposto do Estado que o reconhece como tal no e pelo direito assumindo-o como se fosse o homem propriamente dito e verdadeiro, embora condenando-o à ilusão de ser livre por conta da revolução política pela qual passou a possuir direitos formalizados juridicamente³⁶.
- 57 A crítica à emancipação política é, portanto, fundamental para que os homens se reapropriem de suas capacidades e potências próprias, esbanjadas nesse céu ilusório. Afinal, para que os homens orbitem em torno de seu verdadeiro sol, que são eles próprios, seus laços sociais efetivos, é necessária a crítica dos sóis ilusórios, sagrados ou não, por eles mesmos criados. “A crítica do céu transforma-se, assim, na crítica da terra, a crítica da religião, na crítica do direito, a crítica da teologia, na crítica da política.” (MARX, [1843] 2010, p.146. Grifos do autor).

“Trata-se de assumir que o homem moderno é ainda um homem dividido entre o indivíduo egoísta e o cidadão abstrato. Trata-se de assumir que o mundo moderno é ainda um mundo dividido entre uma sociedade civil e um Estado. Trata-se de acreditar, ainda, que os homens devem ser reconhecidos em sua essência genérica e, assim, viver em uma comunidade que lhes permita ter uma existência política real e não meramente ilusória. [...] A emancipação humana, portanto, é a emancipação da emancipação política. É a emancipação de uma concepção de emancipação que depende de direitos. O homem genérico não deve precisar de direitos para ser reconhecido, tampouco deve precisar de um Estado para garantir esse reconhecimento. O homem genérico deve depender apenas de si mesmo, pois essa é a única dependência que pode ser concebida como independência. Essa é a única concepção de liberdade que pode efetivamente se aproximar da emancipação. [...]

É assim que se impõe, hoje, a necessidade de resgatar o sentido que Marx conferiu à emancipação humana. Perdida nos descaminhos do marxismo, a emancipação humana vem sendo reduzida a uma mera emancipação política. Por mais que esta permaneça inexorável e por mais que a luta pelos direitos humanos se faça imprescindível no mundo de hoje, isso não deve eclipsar, no entanto, a busca da emancipação humana. Em outras palavras, a apropriação do sentido da emancipação pelo discurso jurídico não se pode constituir, como muitas vezes se apresenta, em alternativa única para a recolocação desse tema na ordem do dia. É necessário que novas alternativas teóricas sejam abertas para a emancipação humana, de modo que ela possa ser postulada como um conceito político, dotada de pressupostos, forma, conteúdo e efeitos também políticos. Concebida politicamente, a emancipação humana poderá, então, afinal, fazer frente a esse longo e interminável processo de emancipação política que marca o mundo moderno”. (POGREBINSCHI, 2009, p.365 e 368).

- 58 Nessa perspectiva, o urbano é uma alternativa. Que a consciência social e política de esquerda postule que “As cidades devem ser um âmbito de realização de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais, assegurando a dignidade e bem estar coletivo a todas as pessoas, em condições de igualdade, equidade e justiça”³⁷, isso é tão necessário quanto insuficiente. Numa sociedade como a brasileira, na qual as prerrogativas da cidadania são historicamente hostilizadas, seu exercício pleno é, claramente, uma conquista a ser feita e que nada tem de quimérica. Mas, como já exposto noutras ocasiões, trata-se também de um umbral a transpor.³⁸ Pois não basta melhorar a vida tal como é e está dada. É preciso transformá-la. Se o urbano está contido no atual enquanto semente, enquanto um todo não desenvolvido, não realizado, sua transformação em carne dependerá de seu uso estratégico. Pois “Um possível não pode permanecer possível; a propriedade fundamental de um possível é tender a se realizar na prática pela ação.” (LEFEBVRE, [1962] 1969, p.51).
- 59 Estratégia bifronte, para o conhecimento e para a ação, o urbano condensa uma totalidade cujo sentido e finalidade busca percorrer e determinar momentos particulares, como a industrialização, requerindo-os para o seu movimento, requisitando-os para novos fins, redirecionando-os para uma nova utilidade. Para que a industrialização deixe de ser uma finalidade em si mesma, tornando-se um meio em direção à realização da sociedade urbana, a proposição de políticas para enfrentar os problemas do trânsito para além das perspectivas hegemônicas pela economia política, articulando o fortalecimento da utilização do transporte público e do transporte não-motorizado, a promoção da utilização de veículos de baixo impacto poluidor, a desincentivação da utilização do transporte individual... ao planejamento e gestão da própria urbanização (definição e controle de usos e funções dos espaços

urbanos, demarcando níveis de adensamento, coeficientes de edificação e de aproveitamento dos terrenos...), têm alcance estratégico se forem utilizadas como peças táticas; se, por exemplo, visarem desconectar o setor automotivo tanto das determinações capitalistas, sob as quais milhões de automóveis são regurgitados anualmente das fábricas, quanto do poder do Estado, que, imbricado àquelas, esforça-se por administrar as contradições intrínsecas. Pois se é o sujeito político é o homem, este se depara com condições de vida historicamente específicas. Assim, reorientar a produção industrial automobilística em função de critérios ecológicos e de utilidade social – como observou Alain Bihr ([1991] 1999, p.196-201) – exige transgredir os limites dos interesses configurados enquanto setor automotivo (aí incluídos os do operariado atolado politicamente no produtivismo característico do compromisso fordista). Exige conjugá-la com o enfrentamento efetivo dos desafios para concretizar a utopia do fim do trabalho (para usar a formulação sintética de Alain Bihr, começando por trabalhar menos para que todos possam produzir, de outra maneira e outra coisa); exige conceber uma política de transportes e industrial que observe, ou melhor, que se submeta à organização dos serviços públicos, da estrutura industrial, quiçá da matriz energética, noutras bases, diferentes e contrárias às que são definidas e implementadas a partir do Estado, amplamente colonizado por interesses (como os do setor automotivo) que comandam a esfera econômica da vida social. Na verdade, proposições e ações efetivas nesse sentido anunciariam o dia em que, de fato, os direitos e poderes do automóvel (na verdade, dos capitais que determinam sua produção) serão limitados.

- 60 Anunciariam também que as inúmeras realidades urbanas deixariam de ser o deserto superpovoado que hoje são? Talvez. “A negação da negação diz o que deve desaparecer. Ela não dita o que deve acontecer” (BENSAÏD, [1997] 1999, p.93).
- 61 Em meados do século passado um cientista brilhante dizia, a propósito de um livro e de seu não menos genial autor: “Quem tiver tempo e tranqüilidade poderá, através da leitura deste livro, reviver os acontecimentos maravilhosos que o grande Newton vivenciou nos dias de sua mocidade. A natureza foi para ele um livro aberto, cujas letras ele sabia ler sem esforço.” (EINSTEIN, 1952, p.lix).
- 62 O urbano, diria, oferece uma outra inteligibilidade para compreender “o livro *aberto* das forças essenciais humanas.” (MARX, [1844] 2004, p.111. Grifos do autor). Para, sob nova luz, começar a reescrevê-lo com outras cores.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Lúcio Flávio Rodrigues de. *A ilusão de desenvolvimento: nacionalismo e dominação burguesa nos anos JK*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2006.

APOLLINAIRE, Guillaume. *Caligramas*. Cotia: Ateliê Editorial/Brasília: Editora UnB, [1914-1918] 2008. *La petite auto* [O pequeno automóvel], p.74-75.

ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (Org.). *De JK a FHC: a reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.

- BAUDRILLARD, Jean. *O sistema dos objetos*. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, [1968] 2007.
- BENSAÏD, Daniel. *Marx, o intempestivo. Grandezas e misérias de uma aventura crítica (séculos XIX e XX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, [1997] 1999.
- _____. *La politique comme art stratégique*. Paris: Éditions Syllepse, 2011. *Temps historiques et rythmes politiques* (2007).
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 7. reimp. São Paulo: Companhia das Letras, [1982] 1989.
- BIHR, Alain. *Da grande noite à alternativa: o movimento operário europeu em crise*. 2. ed. São Paulo: Boitempo Editorial, [1991] 1999.
- BOTELHO, Adriano. *Do fordismo à acumulação flexível: o espaço da indústria num contexto de mudanças das estratégias de acumulação do capital*. São Paulo: Annablume, 2008.
- BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX*. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, [1974] 1981.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.
- CARDOSO, Adalberto e COVARRUBIAS, Alex (Org.). *A indústria automobilística nas Américas: a reconfiguração estratégica e social dos atores produtivos*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.
- CARDOSO, Adalberto Moreira e COMIN, Álvaro Augusto. Câmaras setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações de trabalho no Brasil: a experiência do setor automobilístico. In: CASTRO, Nadya Araújo de (Org.). *A máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.
- CARDOSO, Miriam Limoeiro. *Ideologia do desenvolvimento – Brasil: JK-JQ*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, [1972] 1978.
- CASTRO, Maria Beatriz de. *O bonde na cidade: transportes públicos e desenvolvimento urbano*. São Paulo: Annablume, 2007.
- CHAUÍ, Marilena. Raízes teológicas do populismo no Brasil: teocracia dos dominantes, messianismo dos dominados. In: DAGNINO, Evelina. (Org.). *Os anos 90: política e sociedade no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- DA MATTA, Roberto et al. *Fé em Deus e pé na tábua. Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- DAMIANI, Amélia Luisa. *Espaço e geografia: observações de método*. 2008. Tese (Livre-docência em Geografia Urbana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- DUPUY, Gabriel. *O automóvel e a cidade*. Lisboa: Instituto Piaget, [1995] s.d.
- EINSTEIN, Albert. Foreword. In: NEWTON, Isaac. *Opticks. Or a treatise of the reflexions, refractions, inflections & colours of light*. New York: Dover Publications, [1730] 1952.
- FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica*. 5. ed. São Paulo: Globo [1975] 2005.
- FOUCAULT, Michel. *Nascimento da biopolítica: curso dado no Collège de France (1978-1979)*. São Paulo: Martins Fontes, [2004] 2008.
- GALEANO, Eduardo. *Patatas arriba: la escuela del mundo al revés*. Madrid: Siglo XXI, 1998.

- GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.
- GORZ, André. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned. (Org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2004.
- GOUNET, Thomas. *Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo: Boitempo Editorial, [1992] 1999.
- GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere*. v.4. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. Caderno 22 (1934): Americanismo e fordismo.
- HARVEY, David. *Los límites del capitalismo y la teoría marxista*. México: Fondo de Cultura Económica, [1982] 1990.
- _____. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola, [1989] 1992.
- HOBBSBAWM, Eric. J. *A era das revoluções: Europa 1789-1848*. 12. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, [1962] 2000.
- _____. *A era do capital: 1848-1875*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, [1975] 1982.
- HUXLEY, Aldous. *Admirável mundo novo*. São Paulo: Globo, [1932] 2009.
- ILLICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Ned. (Org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2004.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, [1961] 2000.
- JACOBY, Russell. *Os últimos intelectuais. A cultura americana na Era da Academia*. São Paulo: Trajetória Cultural/EDUSP, [1987] 1990.
- LEFEBVRE, Henri. *La somme et le reste*. 4. éd. Paris: Ed. Economica, [1958] 2009.
- _____. *Introdução à modernidade. Prelúdios*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, [1962] 1969.
- _____. *Vers le cybernanthrope*. Paris: Éditions Denoël, 1967.
- _____. *Le droit à la ville*. 3. éd. Paris: Ed. Economica, [1967] 2013.
- _____. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Ática, [1968] 1991.
- _____. *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Ediciones Península. [1970] 1978.
- _____. *A revolução urbana*. 3. reimp. Belo Horizonte: Editora UFMG, [1970] 2008.
- _____. *La production de l'espace*. 4. éd. Paris: Anthropos, [1974] 2000.
- _____. *Une pensée devenue monde. Faut-il abandonner Marx?* Paris: Librairie Arthème Fayard, 1980.
- LUDD, Ned. (Org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2004.
- MARINETTI, Filippo Tommaso. *Fondazione e Manifesto del futurismo*. Pubblicato dal "Figaro" di Parigi il 20 Febbraio 1909. Disponível em: <<http://www.gutenberg.org/files/28144/28144-8.txt>>
- MARX, Karl. *Crítica da filosofia do direito de Hegel*. 2. ed. revista. São Paulo: Boitempo Editorial, [1843] 2010. Introdução.
- _____. *Sobre a questão judaica*. São Paulo: Boitempo, [1843] 2010.

- _____. *Grundrisse*. Manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política. São Paulo: Boitempo Editorial/Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2011.
- _____. *O capital: crítica da economia política*. Livro I (O processo de produção do capital). São Paulo: Boitempo, [1867] 2013.
- _____. *Capítulo VI inédito de O Capital: resultados do processo de produção imediata*. São Paulo, Moraes, [186-] s.d.
- _____. *O capital: crítica da economia política*. 5. ed. Livro 2 (O processo de circulação do capital). v.III. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, [1885] 1987.
- _____. *Teorias da mais-valia*. História crítica do pensamento econômico (Livro 4 de O capital). v.III. São Paulo: DIFEL, [1861-1863] 1980-1985. Aditamentos. A renda (*revenue*) e suas fontes. A economia vulgar.
- MARX, Roberto. A indústria automobilística brasileira. In: CASTRO, Nadya Araújo de (Org.). *A máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.
- MORSE, Richard M. *De comunidade à metrópole: biografia de São Paulo*. São Paulo: Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo, 1954.
- MUMFORD, Lewis. *A cidade na História*. 2v. Belo Horizonte: Itatiaia, [1961] 1965.
- _____. *La carretera y la ciudad*. Buenos Aires/Barcelona: Emecé Editores, 1966 [1963], cap. XXII (La carretera y la ciudad, de 1958).
- NORBERTO, Elaine. Estratégias corporativas de marcas e estratégias sociais de diferenciação: uma análise a partir do automóvel. *Tempo Social*, São Paulo, v.16, n.2, p.203-223, nov. 2004.
- OLIVEIRA, Francisco de. *A economia brasileira: crítica à razão dualista*. 5. ed. Petrópolis: Vozes, [1972] 1987.
- _____. *A economia da dependência imperfeita*. 2. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1977.
- _____. *Os direitos do antivalor: a economia política da hegemonia imperfeita*. Petrópolis: Vozes, 1998.
- PASCHKES, Maria Luísa N. de Almeida. Bondes, terrenos e especulação. *História & Energia*, São Paulo, n.1, p.41-45, mai. 1986.
- PEREIRA, Luiz Alberto Amador et al. O ar da cidade, ruído e as desigualdades na saúde. In: SALDIVA, Paulo et al. *Meio ambiente e saúde: o desafio das metrópoles*. São Paulo: Ex-Libris, 2010. p. 146-161.
- PINHEIRO, Eloísa Petti. *Europa, França e Bahia: difusão e adaptação de modelos urbanos* (Paris, Rio e Salvador). Salvador: EDUFBA, 2002.
- POGREBINSCHI, Thamy. *O enigma do político: Marx contra a política moderna*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- PORTO, Antônio Rodrigues. *História urbanística da cidade de São Paulo (1554 a 1988)*. São Paulo: Carthago & Forte, 1992.
- PRADO JÚNIOR, Caio. Contribuição para a geografia urbana da cidade de São Paulo. In: _____. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Brasiliense, 1953, p.119-150.
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 1997.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. *Os meandros dos rios nos meandros do poder*. Tietê e Pinheiros: valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo. 1987. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.

STEPHAN, Richard Magdalena e DAVID, Eduardo Gonçalves. *Maglev-Cobra: o transporte urbano sobre trilhos magnéticos*. 2007. Trabalho apresentado no 3º Concurso de Monografia CBTU 2007 – A Cidade nos Trilhos, Rio de Janeiro, 2007, p.17-18 e 30. Disponível em: <<http://www.cbtu.gov.br/monografia/2007/trabalhos/richardmagdalena.pdf>>

SZWARC, Alfred et al. Mobilidade sustentável: realidade e desafios. In: SALDIVA, Paulo et al. *Meio ambiente e saúde: o desafio das metrópoles*. São Paulo: Ex-Libris, 2010. p.124-145.

SHAPIRO, Helen. A primeira migração das montadoras: 1956-1968. In: ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (Org.). *De JK a FHC: a reinvenção dos carros*. São Paulo: Scritta, 1997.

WOMACK, James P; JONES, Daniel T.; ROOS, Daniel. *A máquina que mudou o mundo*. Rio de Janeiro: Campus, [1990] 1992.

Artigos e/ou matérias de jornais e/ou outros periódicos não-científicos

BARTHOLOMEU, A. L. /UOL. *Frota de veículos em São Paulo cresce acima da média em março e amplia o “nó” do trânsito na maior cidade do país*. UOL. Especial Trânsito: 24/04/2008. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultnot/especial/2008/transito/2008/04/24/ult5848u12.jhtm>>

FERNANDES, A.; VERÍSSIMO, R. /O Estado de S. Paulo. *Corte de IPI “custou” R\$ 12,3 bilhões*. Estadão. Economia & Negócios: 27/01/2014. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,corte-de-ipi-custou-r-12-3-bilhoes,1123306,0.htm>>

RODRIGUES, J. M. /Observatório das Metrópoles. *Brasil atinge marca de 50 milhões de automóveis*. Observatório das metrópoles. Notícias: 20/09/2013. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=671:crise-de-mobilidade-urbana-brasil-atinge-marca-de-50-milh%C3%B5es-de-ve%C3%ADculos&Itemid=164&lang=en>

Documentos institucionais

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. *Indústria automobilística brasileira*. 50 anos (1956-2006). ANFAVEA: São Paulo, s.d. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/50anos/8.pdf>>

BANCO CENTRAL DO BRASIL. *Relatório de economia bancária e crédito 2006*. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://www.bcb.gov.br/Pec/spread/port/relatorio_economia_bancaria_credito.pdf>).

BANCO CENTRAL DO BRASIL. *Relatório de economia bancária e crédito 2012*. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <http://www.bcb.gov.br/pec/depep/spread/rebc_2012.pdf>

FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE BANCOS. *Relatório Anual 2012*. São Paulo, 2013. Disponível em: <http://www.febraban.org.br/7Rof7SWg6qmyvwJcFwF710aSDf9jyV/sitefebraban/Relat%F3rio_Anuar_FBB_2012.pdf>

ONU-Habitat. *Carta Mundial do Direito à Cidade*. ONU-Habitat. Por un mejor futuro urbano. Oficina regional para América Latina e Caribe. 2014. Disponível em: <http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=93&Itemid=67>

Documentário

TAKEN FOR A RIDE. Produção de Jim Klein e Martha Olson. 1996. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=EShbIA5aQAc>>

NOTAS

1. Cf. WOMACK; JONES; ROOS, [1990] 1992. Daniel Roos foi o primeiro diretor do Centro de Tecnologia, Política e Desenvolvimento Industrial, constituído no MIT em função dessa pesquisa, que exigiu a formação de uma equipe composta por mais de 50 pesquisadores de diversos países (especialmente da América do Norte, Europa e Japão) e contou com recursos da ordem de US\$ 5 milhões, amealhados através do apoio de 36 organizações, dentre elas as principais empresas mundiais da indústria automobilística.

2. “A produção enxuta (essa expressão foi definida pelo pesquisador do IMVP John Krafcik) é ‘enxuta’ por utilizar menores quantidades de tudo em comparação com a produção em massa: metade do esforço dos operários na fábrica, metade do espaço para fabricação, metade do investimento em ferramentas, metade das horas de planejamento para desenvolver novos produtos em metade do tempo.” (Ibid. p.3).

“Se fosse para resumir o sistema toyotista em uma frase, diríamos que é um sistema de organização da produção baseado em uma resposta imediata às variações da demanda e que exige, portanto, uma organização flexível do trabalho (inclusive dos trabalhadores) e integrada.” (GOUNET, [1992] 1999, p.29).

3. “O setor automotivo consiste em produção de autopeças e montagem de veículos. É o setor em que têm ocorrido os maiores esforços em prol da modernização da produção, e no qual mais se tentam e avaliam as iniciativas modernizantes” (MARX, 1995, p.181).

4. “Tecnologicamente, a ferrovia é filha das minas e especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra. [...] Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia [...] Mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-30) e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada. [...] A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.” (HOBBSAWM, [1962] 2000, p.61).

“Trilhos e navios transportavam mercadorias e pessoas. Porém, a transformação tecnológica mais sensacional de nosso período estava na comunicação de mensagens através do telégrafo elétrico. Este invento revolucionário parece que estava pronto para ser descoberto em meados da década de 1830. [...] Em poucos anos, era aplicado nas estradas de ferro e, o que era mais importante, planos de linhas submarinas já eram considerados por volta de 1840 [...]” (HOBBSAWM, [1975] 1982, p.77).

5. “Henry Ford apresentou o Modelo T em 1908, prometendo um automóvel para a massa. Após um ano de produção circulavam pelos Estados Unidos 10.000 Modelos T. Até 1927, quando sua produção foi interrompida, haviam sido vendidos mais de quinze milhões em todo o mundo. [...] No dia 1º de janeiro de 1910 Ford inaugurou em Detroit a gigantesca fábrica de Highland Park. E com a linha de montagem, instalada em 1913, era criada a moderna indústria do automóvel. Poucos anos depois, Ford produzia quase a metade de todos os automóveis do mundo. [...] Seria o Modelo T, conhecido por apelidos tão variados quanto *Tin Lizzie*, *Henry*, *Flivver*, *Can opener*, *Sardine box*, *Road louse*, entre outros.” (GIUCCI, 2004, p.173-4 e 196).

6. “Tudo indicava que a Ford Motor Co. tinha chegado ao ponto de possuir uma grande fábrica sem ter os trabalhadores suficientes para mantê-la zumbindo. Ford admitiu mais tarde que as

inovações alarmantes de sua fábrica iniciaram a imensa crise do trabalho de sua carreira. Escreveria ele que o abandono de sua força de trabalho elevou-se a 380 por cento só no ano de 1913. Tão grande era o desgosto do trabalho com as novas máquinas que por fins de 1913 toda vez que a companhia precisava aumentar 100 homens à sua fábrica tinha que admitir 963.” (SWARD, Keith. *The legend of Henry Ford* (Nova York e Toronto, 1948), p.32. Apud BRAVERMAN, ([1974] 1981), p.132).

7. “ ‘O pagamento de cinco dólares por uma jornada de oito horas’, escreveria Ford em sua autobiografia, ‘era uma das mais refinadas manobras de redução de custos que jamais fizemos’.” (BRAVERMAN, ([1974] 1981), loc. cit.).

8. Sobre a formação do parque automotivo no Brasil, cf. SHAPIRO, 1997, p.23-87 e ALMEIDA, 2006, p.44-59.

9. Valho-me aqui das análises e observações efetuadas nos anos 70 por Francisco de Oliveira. Cf. OLIVEIRA, [1972] 1987 e OLIVEIRA, 1977.

10. Quando escrevia este texto a imprensa divulgava notícias quanto ao montante (R\$ 12,3 bilhões) da renúncia fiscal assumida pelo governo federal desde 2008 sobre o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). E advertia que o mesmo “não foi suficiente para reduzir o lobby da indústria automobilística, que pede atualmente novos incentivos.” FERNANDES, Adriana; VERÍSSIMO, Renata/O Estado de S. Paulo. *Corte de IPI “custou” R\$ 12,3 bilhões*. Estadão. Economia & Negócios: 27/01/2014. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,corte-de-ipi-custou-r-12-3-bilhoes,1123306,0.htm>>

A título de comparação, no mesmo dia fora divulgada notícia dando conta de que “R\$ 8,9 bilhões é o valor da última estimativa oficial sobre os custos das obras das arenas da Copa do Mundo”. GUIMARÃES, Julio Cesar/UOL. *Custos dos estádios da Copa triplicam desde estimativa inicial*. UOL Copa: 27/01/2014. Disponível em: <<http://copadomundo.uol.com.br/noticias/redacao/2014/01/27/custos-dos-estadios-da-copa-triplicam-desde-estimativa-inicial.htm>>

11. Cf. BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2007, p.9; BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2013, p.9-11 e FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE BANCOS, 2013, p.30-31.

12. Cf. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, s.d., p.9.

13. Basta uma espiadela na torrente estonteante de dados objetivos: “Nos últimos anos o aumento no número de veículos automotores no Brasil foi 10 vezes maior do que o aumento da sua população: enquanto a população aumentou em 12,2% numa década, o aumento do número de veículos motorizados foi de 138,6%. Segundo dados disponibilizados pelo Denatran o país terminou o ano de 2012 com mais de 50,2 milhões de automóveis e 19,9 milhões de motos.” RODRIGUES, Juciano Martin/Observatório das Metrópoles. *Brasil atinge marca de 50 milhões de automóveis*. Observatório das metrópoles. Notícias: 20/09/2013. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=671:crise-de-mobilidade-urbana-brasil-atinge-marca-de-50-milh%C3%B5es-de-ve%C3%ADculos&Itemid=164&lang=en>

14. LIPPMANN, Walter. *The People’s Fair: Cultural Contradictions of a Consumer Society*. In: *Dawn of a New Day: The New York World’s Fair, 1939-40*. New York University, 1980. p.25. Apud BERMAN, [1982] 1989, loc. cit.

15. Sobre as concepções e proposições do Colóquio Walter Lippmann, cf. FOUCAULT, [2004] 2008, p.183.

16. “No apagar da década de 30, quando se encontrava no ápice de sua criatividade, Moses foi celebrado no livro que, melhor do que qualquer outro, estabeleceu os cânones do movimento moderno na arquitetura, nos projetos e no *design*: *Space, Time and Architecture* (“Espaço, Tempo e Arquitetura”), de Siegfried Giedion. [...] Giedion comparava as vias arborizadas (*parkways*) de Moses às pinturas cubistas, às esculturas e aos móveis abstratos e ao cinema. ‘Tal como em muitas das criações nascidas do espírito de nossa época, o significado e a beleza das avenidas arborizadas não pode ser apreendido de um ponto singular de observação, como era possível de

uma janela do palácio de Versalhes. Eles apenas podem ser revelados pelo movimento, pelo avanço num fluxo rápido, como prescrevem as leis do tráfego. A sensação de tempo-espaço de nossa era raramente pode ser experimentada tão intensamente como quando dirigimos’.” (BERMAN, [1982] 1989, p.286).

17. Cf. LEFEBVRE, [1970] 1978, p.185-194.

18. Brad Snell, um pesquisador da importância da indústria automobilística (particularmente da General Motors), explica, no documentário *Taken for a ride* (de 1996), que, em 1932, Alfred Sloan, então presidente da General Motors, reuniu representantes das demais empresas que compõem o setor automotivo para criar a *National Highway Users Conference*, um *lobby* (“o mais poderoso em Washington”) para a construção de rodovias. Em 1953, o então presidente da GM, Charles Wilson, fora nomeado Secretário de Defesa, pressionando ainda mais pela destinação de vultosos recursos do orçamento federal dos EUA para a construção de rodovias, compondo o que Mumford chamaria de “flagrante desonestidade disfarçada de medida de defesa nacional” (1966 [1963], p. 305), mas que explicitava uma das facetas da concepção neoliberal que teve, como já citado, Walter Lippmann como um de seus expoentes. Naquele mesmo ano – prossegue o documentário – Francis Dupont, cuja família era a maior acionária da GM, tornou-se chefe administrativo das rodovias federais, tornando-se então peça-chave na aprovação, em 1956, pelo Congresso dos EUA “do maior projeto de obras públicas de sua história: o sistema rodoviário interestadual.” Metade do dinheiro seria usada na construção de auto-estradas nas cidades. Os recursos, exclusivamente destinados à construção de rodovias, adviriam do *Highway Trust Fund*, abastecido com o dinheiro dos impostos cobrados nos combustíveis, compondo assim o que viria a ser chamado de círculo mágico do asfalto: “Mais rodovias implicavam mais veículos. Mais veículos, mais impostos, e mais impostos mais estradas.”

19. “Foi a General Motors (GM) quem primeiro elaborou uma estratégia de marcas *no plural* – a corporação empreendeu diferentes estratégias de produtos, ligadas a campos imaginários diversos. Antecipando a idéia de segmentação de mercado, e desejando estar presente em diferentes segmentos, a GM desenvolveu, então, um leque não apenas de produtos, mas também de marcas inspiradas em conceitos diversos: Cadillac, em *prestígio*; Buick, em *luxo*; Oldsmobil, em *inovação técnica*; Pontiac, Chevrolet.” (NORBERTO, 2004, p.203. Grifos da autora).

20. Como bem sublinhou Marilena Chauí, ao abordar a estrutura autoritária da sociedade brasileira: “Uma carência é sempre específica e particular, não conseguindo generalizar-se num interesse comum nem universalizar-se num direito sem deixar de ser privilégio. Um privilégio é sempre particular e específico, não pode generalizar-se num interesse comum nem universalizar-se num direito sem deixar de ser privilégio. A democracia funda-se na criação, reconhecimento, garantia e consolidação de direitos. O autoritarismo social e a divisão econômica sob a forma da carência e do privilégio bloqueiam a emergência de uma sociedade democrática.” (1994, p.28).

21. Cf. GALEANO, 1998, p.164; LUDD, 2004, p.16-17; SZWARC, 2010, p.126 e PEREIRA, 2010, p. 149-158.

22. GRUEN, Victor. *Centers for the Urban Environment*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1973, p.6. Apud JACOBY, [1987] 1990, p.59.

23. “Em Paris intramuros” – argumenta Gabriel Dupuy - “uma família em cada duas não é motorizada, ao contrário de uma em cada cinco na província. Por que motivo a motorização e a utilização do automóvel são tão baixas na capital? Paris intramuros caracteriza-se por uma fortíssima densidade de ocupação do espaço, fruto de uma longa história. Foi esta grande densidade que permitiu a realização de uma rede de transportes públicos com uma enorme eficácia. Hoje, podemos viver em Paris sem carro, o que está longe de acontecer em toda a parte.” De fato – prossegue o então diretor do Instituto de Urbanismo de Paris – “A coroa periurbana das cidades francesas alargou-se de tal modo, no último quarto de século, que conta com dois milhões de habitantes a mais e reagrupa três comunidades rurais em cada quatro. Os longínquos arredores de Nantes, Bordéus, Tolosa, Lião e Marselha conheceram aumentos demográficos

espectaculares, sobretudo migratórios. Em 1990, perto de 10 milhões de franceses residiam nesta longínqua coroa urbana onde duas em cada três famílias possuíam dois veículos. Deste modo, à medida que as populações citadinas aumentavam, também se motorizavam, alargando assim o espaço urbano de diferentes modos, bem para lá dos limites que outrora teríamos imaginado: zonas suburbanas, periurbanas, espaços de lazer e de turismo ainda mais longínquos, todos partes integrantes de uma vida urbana hoje decomposta, de um habitat tornado multilocal. Esta 'urbe', tão extensa que já só deixa ao espaço estritamente rural 3 por cento do território francês, já não é a cidade de ontem, está indissociavelmente ligada à motorização." ([1995], s.d., p.78-84).

24. BARTHOLOMEU, Ana Luisa/UOL. *Frota de veículos em São Paulo cresce acima da média em março e amplia o "nó" do trânsito na maior cidade do país*. UOL. Especial Trânsito: 24/04/2008. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultnot/especial/2008/transito/2008/04/24/ult5848u12.jhtm>>

25. RODRIGUES, Juciano Martin/Observatório das Metrópoles. *Brasil atinge marca de 50 milhões de automóveis*. Observatório das metrópoles. Notícias: 20/09/2013. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=671:crise-de-mobilidade-urbana-brasil-atinge-marca-de-50-milh%C3%B5es-de-ve%C3%ADculos&Itemid=164&lang=en>

26. "Se os bondes são associados a um modo de vida moderno nas áreas junto ao mar, os trens são associados aos subúrbios. O tipo de transporte está tão associado ao modo de vida ou a determinadas áreas, que não se permite a abertura de uma linha de trens para zonas nobres da cidade, apesar da existência de bairros operários nas proximidades da Lagoa Rodrigo de Freitas. A presença dos trens é fator de desvalorização dos terrenos." (PINHEIRO, 2002, p.106).

27. A história da construção de vilas operárias nas proximidades das grandes fábricas nos primeiros decênios do século passado, por exemplo, teve algo a ver com a ausência ou insuficiência do transporte urbano governado pela Light. "Os Irmãos Falchi e Cia. endereçaram uma carta à Prefeitura em 1909, pedindo para que esta última encaminhasse à Light seu pedido de extensão de uma linha do Ipiranga à Vila Prudente, com promessas de muitas vantagens à companhia concessionária. Os Falchi estavam interessados em facilitar a chegada dos trabalhadores à sua fábrica de biscoitos. No entanto, Walmsley, novo superintendente da Light, recusou a proposta, depois de estudar o assunto cuidadosamente. Como os bondes não chegavam, alguns industriais da região optaram pela construção de vilas operárias, às suas expensas, nas imediações de suas fábricas, como foi o caso da Manufatura de Chapéus Ítalo-Brasileira em 1911." (PASCHKES, 1986, p.43).

28. Em 1946 – prossegue o documentário – a *National City Lines* controlava a rede de transportes públicos em mais de 80 cidades dos EUA. O que levou o Departamento de Justiça a uma investigação anti-truste. A *National City Lines*, a GM e demais réus foram considerados culpados pela monopolização da rede de transportes públicos ("eliminaram sistemas que hoje – esclarece Snell, em 1996 – custariam mais de US\$ 300 bilhões para reconstruir"). E cada um foi multado em US\$ 5 mil ("Dentre os condenados, um tesoureiro da GM, que administrava uma das subsidiárias da NCL, a *Pacific City Lines*, foi multado em US\$ 1 ao final do processo"). "Nunca se descobriu um meio de controlar a GM", termina, lacônico, o locutor.

29. "O governo federal dos Estados Unidos retira das vendas de gasolina uma certa porcentagem, o que resulta em somas enormes consagradas à construção de auto-estradas (*highways, parkways*) urbanas e interurbanas. A construção das auto-estradas favorece tanto as sociedades petrolíferas, como os construtores de automóveis: cada milha nova permite um aumento do número dos carros. Que ocasiona um crescimento do consumo de gasolina. Daí a taxa. E assim por diante. O que R. Goodman chama: *Asphalt's magic circle*." (LEFEBVRE, [1974] 2000, p.431-432).

30. Numa das inúmeras apresentações sobre o veículo de levitação magnética por supercondutividade (Maglev-Cobra) desenvolvido no Laboratório de Aplicações de Supercondutores da Universidade Federal do Rio de Janeiro, seus autores, após elencarem as inúmeras qualidades que o tornam superiores aos veículos leves sobre pneus (VLPs) e mesmo

àqueles sobre trilhos (VLTs), concluem que se trata de uma proposta “Economicamente correta, pois apresenta menor custo de implantação e manutenção. Tecnicamente correta tendo em vista que a levitação magnética supercondutora é mais vantajosa que o método eletromagnético ou eletrodinâmico. Politicamente correta uma vez que está calcada em tecnologia nacional com oportunidades para crescimento industrial e científico.” No entanto, advertem que “Infelizmente, no mercado brasileiro, as indústrias ferroviárias genuinamente nacionais que poderiam desenvolver a tecnologia de veículo ferroviário inovador [...] foram extintas, restando as multinacionais que, naturalmente, obedecem rigidamente às orientações das matrizes. Dificilmente poderão ser parceiras no desenvolvimento de uma tecnologia que venha a ameaçar o seu principal produto inovador: trens de alta velocidade baseados no atrito roda/trilho, que após esgotar as alternativas econômicas no mercado europeu necessitam ser exportadas para outros mercados. Como aconteceu no caso da indústria aeronáutica, é possível a implantação por grupos industriais brasileiros de empreendimentos avançados tecnologicamente [...] “O principal desafio é vencer o ceticismo do meio técnico e acadêmico diante da possibilidade da indústria brasileira liderar uma solução inovadora no setor de transportes. A história recente tem comprovado que o Brasil quando quebrou paradigmas tecnológicos foi bem sucedido, como na exploração de petróleo em águas profundas, na implantação do maior programa de bio-combustível do mundo (Proálcool) e na adaptação da soja (cultura de clima frio) para vicejar nos cerrados. O Maglev-Cobra®, enfrentando e vencendo desafios tecnológicos, reúne as condições necessárias para em um futuro muito próximo fazer parte desta lista de sucessos.” (STEPHAN; DAVID, 2007, p.17-18 e 30).

31. A esse respeito cf., especialmente, FERNANDES, [1975] 2005 e OLIVEIRA, [1972] 1987 e 1998.

32. “Nos países em desenvolvimento, as tentativas de implantar vias exclusivas foram feitas freqüentemente às custas dos espaços dos pedestres e da vegetação. Na França, as realizações de transporte urbano em faixa exclusiva nos últimos anos se propuseram, ao contrário, a limitar o espaço dos automóveis. Esta estratégia ofensiva contra o transporte individual foi tratada como uma questão política.” (CASTRO, 2007, p.50).

33. “Enquanto persiste na circulação, não é capaz de produzir, de pôr mais-valor, de se processar como capital. Enquanto não pode ser lançado no mercado, é fixado como produto; enquanto tem de permanecer no mercado, é fixado como mercadoria. Enquanto não pode ser trocado pelas condições de produção, é fixado como dinheiro.” (MARX, [1857-1858] 2011, p.518, p.519).

34. Dentre as inúmeras passagens a esse respeito na obra marxiana: “Os meios de produção que o operário emprega no processo real de trabalho são, claro, propriedade do capitalista e [...] erguem-se *como capital* face ao trabalho, que é a própria manifestação vital do operário. Porém, por outro lado, é *este* que os utiliza no seu trabalho. No processo de trabalho efetivo, o operário *consome* os meios de trabalho como veículo do seu trabalho e o objeto de trabalho como a matéria na qual o seu trabalho se representa. É precisamente por isto que transforma os meios de produção na forma, adequada para um fim, do produto.

Do ponto de vista do processo de valorização, contudo, as coisas apresentam-se de maneira diferente. Não é o operário que emprega os meios de produção, são os meios de produção que empregam o operário. Não é o trabalho vivo que se realiza no trabalho material como seu órgão objetivo; é o trabalho material que se conserva e se acrescenta pela sucção do trabalho vivo, graças ao qual se converte num valor que se *valoriza*, em *capital*, e funciona como tal. Os meios de produção aparecem já unicamente como *sorvedouros* do maior quantum possível de trabalho vivo. Este apresenta-se tão-só como meio de valorização de valores existentes e, por conseguinte, da sua capitalização.” (MARX, [186-] s.d., p.53-54. Grifos do autor).

35. ONU-Habitat. *Carta Mundial do Direito à Cidade*. ONU-Habitat. Por un mejor futuro urbano. Oficina regional para América Latina e Caribe. 2014. Disponível em: <http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=93&Itemid=67>

36. “A revolução política decompõe a vida burguesa em seus componentes sem revolucionar esses mesmos componentes nem submetê-los à crítica. Ela encara a sociedade burguesa, o mundo das necessidades, do trabalho, dos interesses privados, do direito privado, como o *fundamento de sua subsistência*, como um *pressuposto* sem qualquer fundamentação adicional [...] O homem real só chega a ser reconhecido na forma do indivíduo *egoísta*, o homem *verdadeiro*, só na forma do *citoyen abstrato*. [...] A emancipação política é a redução do homem, por um lado, a membro da sociedade burguesa, a indivíduo egoísta independente, e, por outro lado, a *cidadão*, a pessoa moral.

Mas a emancipação humana só estará plenamente realizada quando o homem individual real tiver recuperado para si o cidadão abstrato e se tornado *ente genérico* na qualidade de homem individual na sua vida empírica, no seu trabalho individual, nas suas relações individuais, quando o homem tiver reconhecido e organizado suas ‘*forces propres*’ como forças sociais e, em consequência, não mais separar de si mesmo a força social na forma da força política.” (MARX, [1843] 2010, p.53-54. Grifos do autor).

37. ONU-Habitat. *Carta Mundial do Direito à Cidade*. Item 4 (Exercício pleno da cidadania) do artigo II (Princípios do direito à cidade).

38. Cf., por exemplo, MARTINS, 2010.

RESUMOS

Ao destacar a importância da indústria automobilística, e do setor nela centrado, o autor ressalta que a massificação do uso do automóvel não apenas redefiniu a experiência da vida urbana como exprime determinações próprias da economia política (como a economia de tempo) e da reprodução contínua e ampliada do capital (como a sua tendência de circular num tempo igual a zero). À crítica que tenha como alvo encontrar um tempo-espço novo a partir da crítica do antigo, conclui o autor, é imprescindível um projeto estratégico no qual o conceito de urbano ganha destaque.

Al subrayar la importancia de la industria automovilista, y de lo sector en ella centrado, el autor realza que la masificación del uso del automóvil no solamente ha redefinido la experiencia de la vida urbana como exprime determinaciones propias de la economía política (como la economía de tiempo) y de la reproducción sucesiva y aumentada del capital (como su tendencia de circular en un tiempo igual a cero). A la crítica que tenga como objetivo encontrar un tiempo-espacio nuevo desde la crítica del antiguo, concluye el autor, es imprescindible un proyecto estratégico en lo cual el concepto de urbano gana relieve.

To highlight the importance of automobile industry, and the sector it centered, the author emphasizes that the mass expansion of the automobile's use not only redefined the experience of urban life as expresses own determinations of political economy (such as time economy) and continuous reproduction and expanded of capital (such as its tendency to move in a time equal to zero). To the critical that has as target to find a new time-space from the criticism of old, the author concludes, it is indispensable a strategic project in which the urban concept gains notability.

En soulignant l'importance de l'industrie automobile et du secteur qui se développe autour d'elle, notre recherche démontre que la massification de l'usage de l'automobile non seulement a redéfini l'expérience de la vie urbaine, mais qu'elle est aussi l'expression de déterminations

particulieres à l'économie politique (l'économie du temps zéro) et à la reproduction continue et élargie du capital (la tendance à circuler dans un temps égal à zéro). Pour une critique visant à trouver un nouveau temps-espace à partir de la critique de l'ancien, il faut avoir un projet stratégique dans lequel le concept de l'urbain soit mis en évidence.

ÍNDICE

Mots-clés: industrie automobile, urbanisation contemporaine, droit à la ville, urbain, projet stratégique

Palabras claves: industria automovilista, urbanización contemporánea, derecho a la ciudad, urbano, proyecto estratégico

Palavras-chave: indústria automobilística, urbanização contemporânea, direito à cidade, urbano, projeto estratégico

Keywords: automobile industry, contemporary urbanization, right to the city, urban, strategic project

AUTOR

SÉRGIO MARTINS

Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo. Professor associado na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Email : sergiomartins@ufmg.br