



PULAR OU RODAR A CATRACA, EIS A QUESTÃO: UMA PERSPECTIVA CRÍTICA SOBRE MOBILIDADE URBANA E CRISE DO TRABALHO

Vinicius Souza Barros de Freitas ¹

RESUMO

A pesquisa analisa criticamente as relações entre a mobilidade urbana e a crise do trabalho, tendo como base o cotidiano da população periférica, com foco na população que depende do transporte público para se deslocar pela cidade. O estudo parte da compreensão de que o sistema de transporte público-privado integra as práticas socioespaciais do cotidiano e revela as contradições do processo de urbanização. A partir da questão central – pular ou rodar a catraca: é possível para a população periférica deslocar-se cotidianamente pela metrópole do Recife? –, investigam-se as estratégias de sobrevivência e resistência diante das restrições econômicas e da violência estrutural da urbanização. A metodologia é qualitativa, baseada em entrevistas semiestruturadas e na observação participante nos bairros do Jordão e Ibura, articulando trajetos periferia-centro e centro-periferia. Conclui-se que o transporte público expressa os limites da reprodução da vida nas metrópoles, evidenciando como a mobilidade urbana revela a violência do urbano sobre a vida da população periférica.

Palavras-chave: Reprodução Periférica, Urbanização Crítica, Recife, Mobilidade Urbana.

RESUMEN

La investigación analiza críticamente las relaciones entre la movilidad urbana y la crisis del trabajo, tomando como base el cotidiano de la población periférica, con foco en la población que depende del transporte público para desplazarse por la ciudad. El estudio parte de la comprensión de que el sistema de transporte público-privado integra las prácticas socioespaciales de la vida cotidiana y revela las contradicciones del proceso de urbanización. A partir de la pregunta central – saltar o girar el molinete: ¿es posible para la población periférica desplazarse cotidianamente por la metrópoli de Recife? –, se investigan las estrategias de supervivencia y resistencia frente a las restricciones económicas y la violencia estructural de la urbanización. La metodología es cualitativa, basada en entrevistas semiestructuradas y en la observación participante en los barrios de Jordão y Ibura, articulando los trayectos periferia-centro y centro-periferia. Se concluye que el transporte público expresa los límites de la reproducción de la vida en las metrópolis, evidenciando como la movilidad urbana revela la violencia del espacio urbano sobre la vida de la población periférica.

Palabras clave: Reproducción Periférica, Urbanización Crítica, Recife, Movilidad Urbana.

INTRODUÇÃO

Nas novas conformações socioespaciais da reprodução crítica do urbano, principalmente aquelas ligadas à mobilidade na cidade, é possível perceber como o sistema de

¹ Pós-Graduando do Curso de Geografia da Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, vinicius.souza@ufpe.br;

transporte público-privado, está ligado a vida cotidiana como prática socioespacial. Os deslocamentos cotidianos, seja para trabalhar, estudar, para o lazer etc., acontecem de forma racionalizada, ordenada pela lógica do trabalho que produz o espaço vivido da metrópole. Neste caso, levando em consideração a metrópole e o sistema de transporte da Região Metropolitana do Recife (RMR) e a relação da população negra e periférica que precisam se deslocar pela cidade através dos transportes públicos, identifica-se algumas problemáticas que merecem interpretações para uma análise crítica sobre a periferia da metrópole em momentos de crise do trabalho (Kurz, 1993).

As estratégias de mobilidade das pessoas nos transportes públicos da RMR, nos revela os limites de sobrevivência na metrópole, sujeitos a produzi-la enquanto realização do trabalho – o limite da sobrevivência no cotidiano é ter comida e um teto para morar, sendo o mínimo para aqueles que não tem dinheiro. Tendo em vista essa questão político-econômica, partimos da premissa que o processo de urbanização tem caráter violento sobre a população periférica, que, contraditoriamente, são a maioria nos transportes públicos e precisam deslocar-se para a realização do trabalho enquanto reprodução da vida no espaço da cidade.

Sobre os termos de uma urbanização crítica (Damiani, 2000), o sistema de transporte da Grande Recife Consórcio e o deslocamento populacional nos transportes públicos, destacam-se alguns dilemas importantes a serem investigados. Primeiro, a precarização dos trabalhadores que se encontram altamente flexibilizados e mal remunerados, assumindo vários trabalhos para compor uma renda. Segundo, refere-se ao deslocamento e a qualidade do serviço público, o pagamento diário das passagens² é desproporcional se tomarmos como referência a situação da maioria da população que utiliza o transporte público para se deslocar pela cidade³. O terceiro, por fim, é referente aos aparatos de controle para a arrecadação monetária das passagens e seu caráter confinatório.

Diante dos diversos tipos de deslocamento pela cidade, as populações mais vulneráveis estão sujeitas a restrições de mobilidade por várias formas de constrangimento que a reprodução econômica pode impor. A contradição no que Henri Lefebvre (2001) chama de direito a cidade, aparece nos transportes públicos operados sob regulamentação governamental, os serviços prestados por empresas privadas no sistema de arrecadação de passagens estabelecem limites no direito de ir e vir, pois grande parte da população periférica convive com os limites

² “Aumento de 4,29% na passagem de ônibus do Grande Recife é aprovado” – 30/12/2024. Disponível em < <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/cidade/recife/>>. Acesso: 2025.

³ “Grande Recife tem maior percentual de pessoas em extrema pobreza entre as regiões metropolitanas do país, diz estudo”. Disponível em < <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/cidade/recife/>>. Acesso: 2025.

econômicos em seu cotidiano e carece de dinheiro até mesmo para sua própria reprodução domiciliar. Para se locomover pela cidade, pagar a passagem e rodar a catraca está em segundo ou terceiro plano para aqueles que não tem dinheiro para se alimentar diariamente ou pagar o aluguel do mês – neste sentido, a urbanização tem caráter puramente negativo (Damiani, 2000).

Ao perseguir a questão central desta pesquisa – *pular ou rodar a catraca: é possível para a população periférica deslocar-se cotidianamente pela metrópole do Recife?* –, foi possível realizar uma análise do ato de rodar ou pular a catraca, que revela os limites de reprodução da população ao evidenciar como a crise do trabalho atinge os trabalhadores periféricos da cidade do Recife e como o transporte público revela essas formas. Além disso, buscou-se compreender, a partir da percepção da população periférica, as estratégias de sobrevivência na cidade do Recife, a partir de uma análise do cotidiano e seus deslocamentos espaciais, discutindo a negatividade da urbanização, bem como a forma como ela se manifesta na vida social da população negra, pobre e periférica.

Por fim, devido ao aumento da população em situação de pobreza nas metrópoles do Brasil e consequentemente (Salata e Ribeiro, 2022) na cidade do Recife, a pesquisa torna-se relevante, na medida em que pode contribuir para maiores reflexões críticas sobre a metrópole (Damiani, 2000), as condições objetivas de reprodução da população negra, pobre e periférica e os impactos da relação de sociabilidade capitalista em sua contemporaneidade.

METODOLOGIA

Esta pesquisa é de natureza qualitativa, desenvolvida por meio de entrevistas semiestruturadas com moradores dos bairros do Jordão e Ibura, localizados na zona sul do Recife. Como procedimento metodológico, adotou-se a observação participante durante o trabalho de campo realizado nos bairros citados e nos trajetos de transporte público, tanto no sentido periferia-centro quanto centro-periferia. Essa técnica possibilitou acompanhar o deslocamento populacional e observar as dinâmicas sociais e espaciais que emergem do uso cotidiano do transporte público como principal meio de locomoção da população periférica, bem como registrar as percepções e narrativas dos trabalhadores e trabalhadoras sobre o viver e o circular na metrópole.

Para a coleta e sistematização dos dados, foram utilizados o caderno de campo, notícias, além de relatórios estatísticos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Observatório das Metrópoles, os quais forneceram subsídios para contextualizar os dados empíricos e compreender as condições de deslocamento e urbanização nos territórios estudados.



Nesse sentido, buscou-se compreender as práticas e percepções dos moradores da periferia à luz das categorias de território usado⁴, trabalho e reprodução social, considerando como o processo de urbanização na metrópole do Recife revela e reforça as contradições existentes entre o centro e a periferia. A análise procura evidenciar que a mobilidade cotidiana e o acesso ao transporte público expressam não apenas a necessidade de deslocamento, mas também as estratégias de sobrevivência e resistência que emergem diante da crise do trabalho.

Dessa forma, a metodologia adotada permitiu articular o trabalho empírico de campo com uma base teórica crítica e dialética, orientada pela leitura marxista do espaço urbano, conforme propõem Damiani (1999 e 2000), e Seabra (1996 e 2004), ao entenderem que o território da cidade é, simultaneamente, condição, meio e produto das relações sociais, onde se materializam as contradições da produção e reprodução da vida social.

REFERENCIAL TEÓRICO

O Estudo da mobilidade do trabalho (Gaudemar, 1977) elucida a forma de acumulação do capital, constituinte do processo de modernização, porque se refere ao caráter específico que o trabalho assume sob o modo de produção capitalista: a força de trabalho se torna mercadoria e a única mercadoria que os trabalhadores despossuídos tem de colocar à venda no mercado. Em comparação às outras mercadorias, destacam-se diferenças cujas propriedades estão na base do processo de reprodução do capital, pois é a força de trabalho a única mercadoria cujo consumo produtivo cria valor, além de ser a única que pode ir sozinha ao mercado.

O processo de valorização, entretanto, não se localiza no plano de circulação, onde essa mercadoria é trocada como qualquer outra e por ela paga-se seu valor de troca. É no plano da produção que o comprador fará uso da força de trabalho adquirida, consumindo-a produtivamente de modo que produza mercadorias e, portanto, valor. Entretanto, o valor de troca dessa mercadoria não coincide com o valor produzido por seu emprego produtivo, porque o salário pago nada tem a ver com a capacidade produtora de valor que o emprego dessa força de trabalho possibilita, mas antes, refere-se à expressão do valor da própria mercadoria força de trabalho, cuja substância é o tempo necessário à sua reprodução. Nessa diferença entre o valor criado pelo consumo produtivo da força de trabalho e o valor de troca pago na forma de salário, no que consiste a mais-valia (Marx, 1986), está a possibilidade de reprodução ampliada do capital.

⁴ “Mas que uso, uso de quê? Uso do espaço, do tempo, do corpo, essencialmente porque abrigam dimensões da existência, os sentidos da vida” (Seabra, 1996, p. 71).

Bastasse isso, se constituem como trabalhadores de uma indústria e de um comércio que se reproduz criticamente, e sofrem com as consequências de um movimento contraditório posto em curso. Este movimento se refere à crise econômica e social que se generaliza, a partir de um fundamento de exclusão do trabalho vivo do processo de valorização do valor (Kurz, 2019). Com a mecanização da produção, há cada vez menos necessidade de força de trabalho no processo produtivo, resultando em uma grande massa de trabalhadores desempregados, considerados inexploráveis. Ou seja, força de trabalho não incluída no sistema produtor de mercadorias vai se constituindo como seres humanos não rentáveis (Kurz, 2015). Sem possibilidades de cumprir a sua “função social” para o capital, que é a produção de mais-valia necessária para a valorização do valor, esses trabalhadores, ao deixarem de ser rentáveis, tornam-se supérfluos para o capital (Kurz, 2015).

Segundo a professora Amélia Damiani (2000), os termos da sociabilidade na metrópole são tipicamente econômica e especificamente capitalistas que mostra os limites da inserção da população no mercado de trabalho, considerando que a base de desenvolvimento da cidade é expressa materialmente na propriedade da terra capitalizada e em um amplo campo de negócios, onde os pobres sobrevivem à custa de uma economia que envolve os próprios pobres a partir dos serviços e do comércio nas áreas periféricas. A tese da autora sobre a urbanização crítica permite olhar dialeticamente para a negatividade da metrópole e suas implicações no meio social, do qual a população em situação de pobreza está inserida perversamente no contexto de miséria e violência. A autora ainda argumenta:

No limite da alienação urbana, a figura do albergado, do sem-teto, do mendigo, daquele que depende do alojamento da empresa, do habitante da periferia, considerando, ao mesmo tempo, que ele não é, necessariamente, um excluído social, mas um proletário, nos moldes em que setores produtivos, como a urbanização [...] deve reconhecer e decifrar não somente a crise na cidade, mas a crise da cidade: o movimento de produção e reprodução de centro(s) periferia(s), com a extensão do fenômeno urbano em termos críticos (Damiani, 1999, p.129).

Os aparatos de controle de caráter confinatório como padrão territorial das relações sociais contemporâneas do capitalismo (Leite e Giavarotti, 2020) que aparecem na crise do trabalho, destaca-se materialmente no cotidiano desses trabalhadores nos transportes públicos. A exceção torna-se a regra, especialmente para aqueles em situação de vulnerabilidade econômica, socialmente produzidos como marginais ou criminosos. Por isso, olhar criticamente para os aparatos de controle e ordenamento da mobilidade populacional nos transportes públicos é uma questão que vai além da função prática de acesso a mobilidade. Quem não roda

a catraca, ou seja, quem não paga a passagem, está suscetível a constrangimentos socioeconômicos contraditoriamente produzidos pela forma de sociabilidade da urbanização.

Olhar para a mercantilização do transporte público como uma das formas de violência pode nos dar pistas sobre os limites da sociabilidade no urbano, do qual a descartabilidade do trabalho nos mostra o caráter excludente do direito à cidade — se é que já existiu direito, ou para quem esse direito existe. Em momentos de crise do trabalho os aparatos de controle e violência se configuram como formas de gestão dos corpos no espaço e operam na mobilidade, tendo seus limites espacialmente demarcados pelo ostracismo do Estado e por suas ferramentas de regulação.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Em uma sociedade cada vez mais financeirizada, é notável a expansão do uso do crédito no cotidiano da população brasileira e o crescente endividamento no país. Segundo dados do Serviço de Proteção ao Crédito (SPC) de abril de 2025, mais de 70 milhões de pessoas tem nome sujo, onde parte dessa população se endividam com o propósito de consumir o básico, como alimentação, aluguel, vestimenta etc., ou se inserir no mercado de trabalho através do financiamento de um automóvel individual.

Os dados coletados pelo IBGE de 2022, mostram que no Brasil há um crescimento expressivo no uso de automóveis individuais como meio de transporte mais utilizado para o deslocamento para o trabalho, onde é possível fazer uma interpretação sobre o aumento da aquisição de automóveis individuais, não só para se deslocar para o trabalho, mas também para serem utilizados como ferramenta de trabalho, como é o caso dos trabalhadores Uberizados (Abílio, 2021)⁵. Em uma sociedade de sujeitos monetários e sem dinheiro, como cita o Kurz (1993), o acesso ao dinheiro aparece na inclusão pelo trabalho através do endividamento, assumindo, além do risco da dívida, o risco de vida⁶.

O endividamento permeia não só as relações de trabalho, mas a própria reprodução familiar na cidade do Recife, onde 91% do orçamento doméstico das famílias perpassa pelo uso do cartão de crédito, segundo pesquisa da Federação do Comércio de Pernambuco (Fecomércio-PE) de 2022. Pagar a passagem e rodar a catraca representa um desafio diante das condições

⁵ Termo utilizado pela professora Ludmilla Abílio (2021), que define os trabalhadores como empreendedores de si mesmo.

⁶ “CTTU aponta que 86% das mortes no trânsito do Recife incluem motociclistas e pedestres”. Disponível em <<https://www.cbnrecife.com/>>. Acesso: 2025.

precárias de reprodução social, incluindo alimentação, saúde, aluguel, cuidado com os filhos ou pagamento de dívidas, mas de uma forma ou de outra, precisam se deslocar, seja por aplicativos ou através dos coletivos.

Para aqueles que pulam a catraca e não pagam passagem, viver o urbano é estar suscetível aos constrangimentos sociais, por “desobedecerem” às regras do sistema público-privado. Olhar para a periferia e sua relação com a cidade através do transporte público, nos permitiu compreender criticamente os limites impostos ao corpo negro e de gênero na cidade que entrelaçam em experiências de sucessivas opressões. O transporte público como impossibilidade corrobora para uma reflexão crítica sobre os termos da urbanização (1999) e a forma de sociabilidade da população no contexto urbano.

Em trabalho de campo realizado nos coletivos das cidades de São Paulo (SP), Juiz de Fora (MG), Rio de Janeiro (RJ) e João Pessoa (PB), foi possível perceber que a prática de burlar a arrecadação de passagens não é comum, sendo vista de maneira ostensiva pelas empresas de transporte das cidades, pelos motoristas e cobradores de coletivos e até mesmo para os passageiros, visto que as câmeras de segurança, a catraca, o sistema de filas e a polícia servem como aparato de controle monetário nos transportes públicos e não para garantir o deslocamento populacional pela cidade.

Em contrastes com os dados coletados pode-se perceber os desafios de se mobilizar pela cidade do Recife. Segundo dados do Observatório das metrópoles (Boletim nº 09/2022), nos últimos dez anos houve uma queda de rendimento de uma parcela significativa da população mais pobre que convive, em média, com uma renda mensal de R\$ 246,00, valores insuficientes para cobrir integralmente as necessidades básicas de reprodução familiar no cotidiano recifense. O ato de não pagar a passagem, ou “pular a catraca”, revela a criticidade da reprodução da vida da população, pois, escolher “rodar a catraca” pode significar sair do orçamento do mês, ou não ter a renda necessária para a sobrevivência no próximo dia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade urbana, simbolizada pela catraca como barreira espacial, econômica e social, evidencia as desigualdades que impedem o pleno exercício do direito à cidade. O transporte público, que deveria ser um elemento de integração e democratização do espaço urbano, muitas vezes reforça a exclusão ao restringir o acesso às populações mais vulneráveis às oportunidades centrais da vida urbana. Sendo assim, é um desafio crucial repensar o modelo

de transporte público, considerando a população que realmente utiliza os meios de transporte e suas condições objetivas de reprodução da vida.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado**. Revista eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da Bahia, Salvador, v. 9, n. 13, p. 7-24, maio 2021.

DAMIANI, A. L. **A crise da cidade: os termos da urbanização**. In: DAMIANI, A. L.; CARLOS, A. F. A.; SEABRA, O. C. L (Org.). O espaço no fim de século: a nova raridade. São Paulo: Editora Contexto, 1999. p. 118-132.

_____. **A metrópole e a indústria: reflexões sobre uma urbanização crítica**. Terra livre, n. 15, p. 21-38, 2000.

GAUDEMAR, Jean-Paul de. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Tradução de Maria do Rosário Quintela. Lisboa: Estampa, 1977.

LEFEBVRE, Henri et al. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

KURZ, Robert. **O colapso da modernização**. Paz e Terra, São Paulo, 1993.

_____. **Seres humanos não rentáveis: ensaio sobre a relação entre história da modernização, crise e darwinismo social neoliberal**. OBECO, v. 12, 2015.

_____. **A ascensão do dinheiro aos céus: Os limites estruturais da valorização do capital, o capitalismo de cassino e a crise financeira global**. Geografares, n. 28, 2019.

LEITE, Ana Carolina Gonçalves; GIAVAROTTI, Daniel Manzione. 2020. **"Padrão territorial e crise do trabalho: o confinamento como forma de territorialização das relações sociais capitalistas contemporâneas"**. Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía 29 (1): 32-50. doi: 10.15446/rcdg.v29n1.76443.

MARX, Karl. **O Capital – crítica da Economia Política. Livro I, tomo I (volume I)**. Abril Cultural (Séria “Os economistas”), São Paulo, 1986.

SALATA, Andre Ricardo e RIBEIRO, Marcelo Gomes. **Boletim Desigualdade nas Metrópoles**. Porto Alegre/RS, nº 09, 2022.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **A insurreição do uso**. In: MARTINS, J. de S. (Org.). Henri Lefebvre e o retorno à dialética. São Paulo: Hucitec, 1996. P. 71-87.

_____. **Territórios do uso: cotidiano e modo de vida**. Revista Cidades, v. 1, n. 2, p. 181-206, 2004.