



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (UNIRIO)

CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS (CCH)

ESCOLA DE SERVIÇO SOCIAL (ESS)

CÁSSIA ROBERTA CAVALCANTI MUSSER

**AS “SUPER VIAS” DA “QUESTÃO SOCIAL”: Superexploração da força de trabalho
no tempo de deslocamento de trabalhadores/as da Baixada Fluminense via os trens**

RIO DE JANEIRO

2025

CÁSSIA ROBERTA CAVALCANTI MUSSER

AS “SUPER VIAS” DA “QUESTÃO SOCIAL”: Superexploração da força de trabalho no tempo de deslocamento de trabalhadores/as da Baixada Fluminense via os trens

Trabalho de conclusão de curso apresentado a Escola de Serviço Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, como pré-requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Serviço Social.

Orientação: Prof. Dr. Rodrigo Castelo Branco Santos

Rio de Janeiro

2025

CÁSSIA ROBERTA CAVALCANTI MUSSER

AS “SUPER VIAS” DA “QUESTÃO SOCIAL”: Superexploração da força de trabalho no tempo de deslocamento de trabalhadores/as da Baixada Fluminense via os trens

Trabalho de conclusão de curso apresentado a Escola de Serviço Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, como pré-requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Serviço Social.

Rio de Janeiro, _____, de _____ de _____.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Rodrigo Castelo Branco Santos (orientador)

Prof. Dr. Bruno José da Cruz Oliveira (membro interno) Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Bruno Nogueira Ferreira Borja (membro externo) Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Às lutadoras e aos lutadores que não desistem de construir um mundo novo.

À duas das minhas maiores saudades: minha avó Zefinha e meu amigo Filipe Florisbella. Ao amigo, transformo o luto em verbo para que vidas como a sua não sejam mais interrompidas.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à minha avó materna Zefinha, a única ancestral que pude conhecer e com quem vivi 21 anos da minha vida. Mulher rendeira, nordestina, que saiu do interior de Pernambuco com as/os seis filhas/os debaixo do braço para continuar sua história no Rio de Janeiro. A quem amo e admiro absurdamente e de quem espero ter herdado ao menos 1/3 da coragem e determinação diante da vida. Vovó já não vive fisicamente, mas segue nos meus pensamentos e é parte essencial dessa graduação.

Agradeço à minha família pela parceria nos momentos bons e ruins. Agradeço à minha mãe Joceane e ao meu pai Paulo. Nem todas as palavras do mundo seriam capazes de expressar a gratidão que sinto por toda dedicação afetiva, psicológica, física e financeira para que eu pudesse fazer minha graduação e chegasse até aqui, além do incentivo que me dão em todas as empreitadas que arrumo. Eu não seria nada sem vocês. Ao meu irmão Felipe e à minha cunhada Daniela, agradeço pelo acolhimento em dividir a casa de vocês no Lins durante pouco mais de dois anos meus de graduação, esse suporte me permitiu aproveitar muito mais a Universidade. Ao mais novo membro da família, meu sobrinho Henry, agradeço pelos sorrisos que me arranca diariamente, tornando a vida mais leve.

No âmbito da Unirio, agradeço às/aos profissionais responsáveis pelas demandas infraestruturais, como limpeza, segurança, alimentação, transporte e outras. Na ESS, agradeço aos técnicos-administrativos, sempre solícitos às nossas demandas. Também agradeço a cada professora e professor pelos conhecimentos compartilhados, pelas trocas e pelo compromisso com uma educação de qualidade, socialmente referenciada. A vocês, minha gratidão e admiração.

Agradeço, em especial, ao meu orientador Rodrigo Castelo, não só pela orientação desse trabalho, como também pelos laços de amizade e camaradagem construídos e fortalecidos ao longo desses anos. Costumo dizer que a disciplina *Formação social, política e econômica do Brasil*, ministrada pelo professor em 2019.2, foi um divisor de águas na minha trajetória, responsável por expandir meus horizontes teórico-políticos já no primeiro período. Ali, tive o primeiro contato com autores e autoras essenciais para minha formação humana. Agradeço ao Castelo por também possibilitar outras experiências fundamentais para minha formação, como ter sido monitora-bolsista na disciplina citada, além de ter feito a ponte para minha entrada em

grupo de estudos e de pesquisa. A seriedade e leveza com que Castelo conduz o ensino são transformadoras.

À professora Vanessa Bezerra, agradeço pela acolhida e pelos ensinamentos. Apreendi muito ao participar da pesquisa *Relações patriarcais de gênero e racismo*, ampliando meus conhecimentos sobretudo em relação aos debates de gênero, cuidado e família. Agradeço ao grupo de pesquisa interinstitucional *Tensões entre trabalho e família: análise das políticas públicas na organização do cuidado na vida familiar no Brasil*, que foi outro espaço de muito aprendizado e trocas generosas.

Ao meu círculo de amizades, que perpassou diversas fases, turmas e realidades, pelas mudanças da vida, mas também pela pandemia do Covid-19, minha eterna gratidão por tornarem tudo melhor. Às amigas e aos amigos que entraram comigo na turma de 2019.2, em especial, Daniel Barbosa, Ellen Cardoso e Lohayne Carvalho. E às amigas e ao amigo que chegaram ao longo do caminho e se tornaram grandes parcerias para vida, Ana Carolina Leal, Camila Velasco, Erick Gonçalves, Isabela Oliveira, Larissa Varanda e Mayara Portugal. E ao nosso pequeno Theo Velasco, que chegou para iluminar as noites na Unirio. Essa trajetória de alegrias e dificuldades não teria sido tão especial sem vocês.

À equipe do grupo de pesquisa *As origens da “questão social” no Brasil (1850-1930)* que hoje compõe o mais novo *Laboratório de ensino, pesquisa e extensão Marxismo e questão social*, o nosso *Lemques*, coordenado por Castelo e composto pelas amigas e pelos amigos Angela Carvalho, Dayane Pumar, Erick Gonçalves, Guilherme de Rocamora, Ingrid Cupolillo, José Henrique Galdino e Pietro Salles. Somos um baita time e sou feliz em fazer parte disso. Aproveito para agradecer especialmente ao Guilherme, pela relação bonita que construímos em parte desse tempo.

Ao grupo de estudos interinstitucional *Capitalismo dependente e questão social no Brasil*, do qual faço parte desde 2021, e é um espaço fundamental de trocas teóricas e pessoais. Muito do que aprendi no grupo constrói esse trabalho e é ótimo ver como o conhecimento se amplia quando é feito de forma coletiva. Do grupo, agradeço sobretudo à professora Tatiana Brettas, pela amizade, confiança e pelas trocas sempre sinceras e afetuosas, me ajudando a enxergar e ir mais longe.

No estágio no Instituto Dara, agradeço pela acolhida de cada profissional e pelo compromisso com uma atuação em prol das famílias atendidas. Às minhas supervisoras Cristina Pereira e Laura Motta, agradeço pelo suporte, apoio e por serem exemplos de profissionais.

Estendo o agradecimento às assistentes sociais Alba Regina, Cátia Alina, Elisangela Barros e Katiane Lima, assim como às meninas que estagiaram comigo, em especial à minha amiga Ana Paula Ferreira.

À militância do Coletivo Negro Minervino de Oliveira, com quem me formo diariamente, agradeço por não permitirem que eu termine em mim mesma nem sucumba diante do capitalismo. Temos muito a avançar no movimento negro comunista, até que esse sistema deixe de existir e mais nenhum dos nossos tombe. Ao Partido Comunista Brasileiro, de norte a sul do Brasil, pela firmeza ideológica e pelo compromisso com a classe trabalhadora, à União da Juventude Comunista e ao Movimento por uma Universidade Popular, por terem me ensinado sobre movimento estudantil e por serem exemplo nas lutas da juventude.

Por fim, viver com animais sempre foi uma feliz realidade para mim e eu não poderia deixá-los de fora. Em especial, agradeço à minha vira-lata caramelo Aurora, que chegou há 10 anos em um momento meu de fragilidade psicológica e, de lá para cá, continua transformando tudo para melhor. Ao meu gatinho Lobinho, já falecido, por ter vivido 15 anos comigo, passando pela minha infância, adolescência e início da vida adulta e trazendo tanta alegria para nossa casa. E a todos os demais bichinhos com os quais convivi e convivo.

“Os homens fazem a sua própria história, mas não a fazem segundo a sua livre vontade; não a fazem sob circunstâncias de sua escolha e sim sob aquelas com que se defrontam diretamente, legadas e transmitidas pelo passado.”

(Karl Marx)

“Vamos sublimar em poesia a razão do dia a dia pra ganhar o pão. Acordar de manhã cedo, caminhar pra estação e chegar lá em Dom Pedro a tempo de bater cartão. [...] O suburbano quando chega atrasado, o patrão mal-humorado diz que mora logo ali, mas é porque não anda nesse trem lotado, com o peito amargurado, baldeando por aí. Imagine quem vem lá de Japeri...”

(Jovelina Pérola Negra)

RESUMO

O presente trabalho de conclusão de curso analisa a superexploração da força de trabalho no tempo de deslocamento casa-trabalho-casa de trabalhadores e trabalhadoras da Baixada Fluminense à capital do Estado do Rio de Janeiro, pelos trens da SuperVia. Compreendendo esse processo como uma apropriação do fundo de consumo e de vida dessa população, pelas extensas horas gastas no transporte de má qualidade ofertado, articulamos como a “questão social” constituiu-se em relação a esses aspectos.

Palavras-chave: Superexploração da força de trabalho, Baixada Fluminense, trens.

ABSTRACT

This work analyzes the superexploitation of the workforce during the home-work-home commute for workers from Baixada Fluminense to the capital of the State of Rio de Janeiro, via SuperVia trains. Understanding this process as an appropriation of the consumption and living funds of this population, due to the extensive hours spent on the poor quality transport offered, we articulate how the “social issue” was constituted in relation to these aspects.

Keywords: superexploitation of the workforce, Baixada Fluminense, trains.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
SEÇÃO 1 – CATEGORIAS CENTRAIS EM ANÁLISE.....	14
1.1 Chão histórico-econômico da dependência.....	14
1.2 Lutas e resistências da classe trabalhadora brasileira.....	19
1.3 Crise agroexportadora e industrialização.....	21
1.4 O padrão de reprodução do capital e a superexploração da força de trabalho no Brasil.....	24
SEÇÃO 2 – A RELAÇÃO ENTRE TRENS, BAIXADA FLUMINENSE E DESLOCAMENTO.....	35
2.1 Contextualização da história dos transportes.....	35
2.2 Baixada sobre trilhos: de Campos à Belém, da Central à Japeri.....	44
2.3 Baixada contemporânea: Uma parte do que somos.....	48
2.4 “Imagine quem vem lá de Japeri”: A superexploração da força de trabalho no tempo de deslocamento de trabalhadores/as baixadenses.....	54
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	62
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	66

INTRODUÇÃO

O modo de produção capitalista se universalizou assumindo formas singulares de reprodução em cada formação econômico-social em que se desenvolveu, guardando particularidades entre regiões e países. Ao se debruçarem sobre a realidade concreta da América Latina, os formuladores clássicos da teoria marxista da dependência (TMD), em contraposição às teorias desenvolvimentistas, buscaram desvelar tais particularidades, observando como os países latino-americanos se constituem a partir de uma dependência em relação aos países do centro capitalista. Sendo essa uma condição estrutural ao desenvolvimento do capitalismo no Brasil e não um “atraso” ou “entrave”, como comumente se convencionou tratar pelos desenvolvimentistas, a atuação do Estado por meio de reformas não é suficiente para a superação do subdesenvolvimento brasileiro.

Nesse sentido, a TMD propicia uma base para a compreensão da realidade brasileira e latino-americana. Entende-se o Brasil enquanto uma formação econômico-social dependente, sendo a superexploração da força de trabalho um de seus elementos, cuja característica essencial é a negação das condições necessárias à reposição do desgaste das energias físicas e psíquicas gastas pelos/as trabalhadores/as no processo de trabalho.

Aliado a isso, a “questão social” no Brasil, surgida no bojo das transformações econômicas, políticas e sociais de transição ao capitalismo em meados do século 19, também é parte de nosso estudo. Para nós, aquilo que se configurou o objeto de estudo e intervenção de assistentes sociais brasileiras/os, a “questão social” é compreendida aqui como três vetores articulados entre si: o conflito capital-trabalho, a intervenção do Estado e as lutas e resistências da classe trabalhadora, sintetizados a partir das contribuições de Marilda Iamamoto e Raul de Carvalho (1990) e de José Paulo Netto (1992).

A partir do projeto de pesquisa *As origens da “questão social” no Brasil (1850-1930)*, do orientador Rodrigo Castelo, analisamos como os clássicos do Serviço Social trabalham o tema, bem como a produção de novas/os pesquisadoras/es que articulam a formação econômico-social brasileira a esse debate. Com isso, procuramos aqui fazer as mediações e articulações que coloquem em movimento a “questão social”.

Tendo esse ponto de partida, o presente trabalho buscou analisar a relação entre a superexploração da força de trabalho e o tempo de deslocamento casa-trabalho-casa de trabalhadores/as da Baixada Fluminense à capital do Estado do Rio de Janeiro (ERJ), pelos trens da SuperVia. Compreendemos os longos tempos dispendidos no transporte enquanto uma apropriação de parte do fundo de consumo e de vida dessa população e, portanto, um exemplo de superexploração da força de trabalho.

O deslocamento é uma necessidade socialmente construída pelas classes sociais e pela exigência da ordem capitalista para a reprodução do capital, tanto no que diz respeito à circulação de mercadorias comuns, como à mercadoria força de trabalho. Tais deslocamentos assumem formas específicas a depender da conjuntura, das fases do modo de produção capitalista, da formação econômico-social, dos locais de moradia e de trabalho, dos transportes utilizados e acessos que cada pessoa ou grupo social tem, entre outros fatores.

Deslocar-se é uma preocupação constante de trabalhadores/as na relação entre tempo de trabalho e tempo livre, quando necessitam realizar idas e vindas prolongadas para estudar, trabalhar e/ou exercer seu lazer. Nesse processo, os desafios e as limitações enfrentadas são diretamente determinados pela conformação da “questão social” no cotidiano de uma economia de capitalismo dependente.

Esse dilema posto para a classe trabalhadora, que também produz suas formas de denúncia e resistência a isso, foi tema de canções populares da música brasileira por diversas vezes. Além da música citada na epígrafe, temos *O Trem das Onze* (Adoniran Barbosa): “Moro em Jaçanã, se eu perder esse trem/ Que sai agora às 11 horas, só amanhã de manhã”; *Rodo Cotidiano* (O Rappa): “Não se anda por onde gosta/ Mas por aqui não tem jeito/ Todo mundo se encosta” e *O trem* (RZO): “Pegar o trem é arriscado/ Trabalhador não tem escolha/ Então enfrenta aquele trem lotado”, para citar alguns exemplos.

O interesse por esse tema surge a partir de inquietações pessoais e coletivas nos deslocamentos entre a Baixada Fluminense e demais municípios que compõem a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), sobretudo à capital do ERJ, que concentra boa parte dos espaços culturais, políticos, universitários, além de local de trabalho para parte da população baixadense.

As dificuldades enfrentadas pelos moradores de áreas periféricas na utilização dos transportes públicos – em condições de superlotação, encarecimento das passagens, sucateamento e horários de funcionamento mais reduzidos do que aqueles praticados na capital – é o que movimenta este trabalho na busca por subsídios para os embates sociais e políticos em relação à mobilidade urbana, mas também à jornada de trabalho, juntamente à disputa pelos fundos de consumo e de vida da classe trabalhadora.

É fato facilmente constatado que boa parte do fundo de vida dessa população está sendo gasto no tempo em que passam nos transportes de má qualidade ofertados pela SuperVia, sem contrapartida de remuneração, o que contribui para sua exaustão de modo mais intenso e rápido ao submetê-los a condições degradantes de deslocamento, gerando estresses pessoais e coletivos, a partir dos conflitos entre trabalhadores/as que utilizam o transporte, dos constantes

atrasos que ocasionam cobranças e ameaças no trabalho, ou mesmo de acidentes e tantas outras expressões possíveis.

A realidade não se mostra tão diferente no caso de transportes rodoviários, contudo, o estudo será centrado nos trens e cidadãos da Baixada Fluminense, entendendo o potencial que as ferrovias têm frente à malha rodoviária, mas que não assume centralidade nos transportes pela correlação de forças desfavorável aos interesses da classe trabalhadora.

A metodologia consiste em pesquisa bibliográfica e análise de dados, com referencial teórico materialista histórico. Em relação à estrutura, o presente trabalho se organiza em duas seções, da seguinte forma: Na primeira seção, trabalhamos aspectos mais gerais e teóricos da consolidação do capitalismo no Brasil e suas especificidades; na segunda, trabalhamos o objeto mais concretamente, falando sobre os trens, a Baixada Fluminense e os deslocamentos.

Na primeira subseção, realizamos um resgate para compreender o que é a dependência e como ela se consolida no Brasil, a partir de aspectos econômicos, políticos, sociais e historiográficos. Na segunda subseção, apresentamos as lutas e resistências da classe trabalhadora. Na terceira subseção, falamos sobre a crise agroexportadora e a industrialização, e na quarta e última subseção, apresentamos o debate sobre o padrão de reprodução e a superexploração da força de trabalho.

Na segunda seção, iniciamos a primeira subseção com uma análise sobre os transportes no Brasil, com destaque para a consolidação do rodoviarismo. Na segunda subseção, falamos sobre a formação da Baixada Fluminense. Na terceira subseção, abordamos a contemporaneidade baixadense, articulando dados obtidos através do *Baixada em Dados* (Projeto de Extensão da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – UFRRJ) e outros retirados de *sites*, além da utilização de artigos. Na quarta e última subseção, tratamos da superexploração da força de trabalho em relação a população baixadense que utiliza os trens para se locomover ao trabalho. Para isso, retomamos questões da primeira seção e utilizamos dados organizados pela Firjan, notícias retiradas de *sites* e dados que colocam em evidência o movimento pendular realizado.

As principais referências teóricas foram os clássicos da TMD, sobretudo Ruy Mauro Marini, mas também Theotonio dos Santos e Vânia Bambirra, além de trabalhos contemporâneos como os de Jaime Osorio, Mathias Luce e outros/as. Utilizamos também o trabalho de José Cláudio Alves ao tratar sobre a formação baixadense. Para falar dos trens, utilizamos a tese da historiadora Dilma Andrade de Paula sobre a desativação de ramais antieconômicos e o livro da assistente social Inez Stampa sobre a privatização dos trens e a luta dos/as ferroviários/as no Rio de Janeiro.

SEÇÃO 1 – CATEGORIAS CENTRAIS EM ANÁLISE

Para realizarmos uma aproximação mais concreta à situação da classe trabalhadora baixadense no deslocamento para o trabalho via os trens da Supervia, utilizaremos a categoria da superexploração da força de trabalho. Para isso, faremos uma análise sobre a consolidação da dependência no Brasil, além do chão histórico e econômico que garante esse processo. Para nós, tais formulações são centrais para compreender porque a classe trabalhadora brasileira está submetida a situações estruturais de degradação, mesmo quando se trata do seu deslocamento ao trabalho.

1.1 Chão histórico-econômico da dependência

O mercado mundial é forjado a partir de um processo longo e violento que envolveu uma série de expropriações de povos e territórios ao redor do globo e através dos séculos, conformando “a aurora da era da produção capitalista” (Marx, 2013 [1867]). A invasão de territórios por parte de alguns países europeus – Espanha, Portugal, Holanda, França e Inglaterra – permitiu a constituição de mercados, a partir da pilhagem e do extermínio de outros povos.

A descoberta da América e a circunavegação da África abriram um novo campo de ação para a burguesia nascente. Os mercados da Índia e da China, a colonização da América, o comércio com as colônias, o aumento dos meios de troca e do volume das mercadorias em geral trouxeram uma prosperidade até então desconhecida para o comércio, a navegação e a indústria e, com isso, desenvolveram o elemento revolucionário dentro da sociedade feudal em desintegração. (Marx; Engels, 2008 [1848], p. 9-10)

Karl Marx (2013 [1867]) realiza um estudo aprofundado sobre a “A assim chamada acumulação primitiva” no capítulo 24 de *O Capital*. Se contrapondo aos ideólogos liberais que tratavam da acumulação de capital como momentos idílicos em que algumas pessoas enriqueceram por conta própria, o revolucionário alemão nos mostra como a violência foi essencial para forjar o capitalismo e suas classes fundamentais. Na Europa ocidental, a acumulação primitiva de capital ocorreu por meio da expropriação e separação dos servos e camponeses de seus meios de produção e subsistência, e no restante do mundo ocorreu por meio da colonização e escravização de povos indígenas e não-brancos.

Com as grandes navegações empreendidas pelos países europeus nos séculos 15 e 16 à procura de ouro e prata, a colonização foi fundamental não apenas para o roubo das matérias-primas, mas também para desenvolver a mão de obra que trabalharia para enriquecer os centros europeus e alguns poucos comerciantes que se tornariam os primeiros capitalistas. Na América Latina e sobretudo no Brasil, povos indígenas habitantes deste território e, depois, povos africanos sequestrados de seu continente formaram a força de trabalho brutalmente explorada

por meio da escravização. Como aponta Marx (2013 [1867], p. 823): “Os tesouros espoliados fora da Europa diretamente mediante o saqueio, a escravização e o latrocínio refluíram à metrópole e lá se transformavam em capital”.

Os povos indígenas foram despossuídos de seus meios de produção e subsistência, etnias inteiras foram dizimadas, além de sofrerem com a catequização e preparação para o trabalho do colonizador; milhões de africanos foram sequestrados para serem vendidos como coisa e escravizados com vistas à reprodução capitalista mundial, tudo isso eivado da mais brutal violência física, psíquica, humana. O comércio de escravizados/as foi um dos empreendimentos mais lucrativos dos séculos 16 ao 19 e sem ele o modo de produção vigente não teria se efetivado.

Tendo a violência como central ao capitalismo, Marx a reconhece categoricamente como uma potência econômica, capaz de abreviar a transição de um modo de produção ao outro e de constituir sistemas que alavancam o capitalismo. A violência está expressa não só a partir do sistema colonial, mas também na dívida pública, na tributação regressiva e no protecionismo, sendo o Estado o executor de todas essas formas, representando os interesses da burguesia. Sobre isso, segue-se uma passagem clássica:

Na Inglaterra, no fim do século XVII, esses momentos foram combinados de modo sistêmico, dando origem ao sistema colonial, ao sistema da dívida pública, ao moderno sistema tributário e ao sistema protecionista. Tais métodos, como, por exemplo, o sistema colonial, baseiam-se, em parte, na violência mais brutal. Todos eles, porém, lançaram mão do poder do Estado, da violência concentrada e organizada da sociedade, para impulsionar artificialmente o processo de transformação do modo de produção feudal em capitalista e abreviar a transição de um para o outro. A violência é a parteira de toda sociedade velha que está prenhe de uma sociedade nova. Ela mesma é uma potência econômica. (Marx, 2013 [1867], p. 821)

Nesse processo, a partir da completa desumanização a que foram relegados, negros e indígenas construíram lutas para se autoafirmarem e se libertarem da exploração a que foram submetidos. Um dos exemplos mais emblemáticos da história são os quilombos, a “unidade básica de resistência do escravo”, como diz Clóvis Moura (2020 [1987]). O maior exemplo dessa forma de organização no Brasil foi o Quilombo dos Palmares, resistindo durante quase um século às violentas investidas coloniais. Não à toa, seu líder Zumbi é reconhecido nacionalmente como herói do povo negro, a despeito de desonestidades sobre sua figura. Como exemplo de liderança quilombola feminina temos Tereza de Benguela, do Quilombo de Quariterê. Ambos foram mortos em emboscadas.

Enquanto os territórios da América Latina se constituíam como colônias, na Inglaterra ocorria a Revolução Industrial, que durou dos séculos 18 ao 19. A indústria transformou completamente o mundo, tendo sido o processo que consolidou o capitalismo como o modo de

produção universalizado, ao garantir o avanço das forças produtivas em níveis jamais vistos anteriormente, incorporando as tecnologias e ciências mais avançadas à sua época.

Porque a indústria é a base econômica de um sistema social novo, o capitalismo, que por sua força e dinamismo tinha as condições de se impor, subjugar e liquidar os demais sistemas. E isso devido à grande capacidade que a revolução das forças produtivas engendrava, gerando formas superiores de domínio da natureza, de relação entre as classes e entre os indivíduos. (Bambirra, [1973] 2013, p. 61)

O nascimento da grande indústria só foi possível graças a acumulação primitiva de capital e também por isso, a Inglaterra e outros países europeus, ao serem os primeiros a realizarem suas revoluções burguesas, submeteram os países colonizados aos seus interesses econômicos, sem possibilitar que as classes dominantes desses países realizassem também alguma acumulação. Nas palavras de Francisco Foot Hardman e Victor Leonardi (1982, p. 32): “Enquanto o ouro brasileiro contribuía para a acumulação primitiva de capital que iria possibilitar, na Inglaterra, a Revolução Industrial em fins do século XVIII, nossas classes dominantes, recém saídas do período colonial, não tinham ficado sequer com as migalhas”.

A partir do século 19, com a Inglaterra se erigindo como centro capitalista mundial, a divisão internacional do trabalho se consolida e impõe contornos importantes, que incorporam os países latino-americanos ao mercado mundial como fornecedores de matérias-primas e alimentos para sustentar a industrialização. A grosso modo, a divisão internacional do trabalho é a forma como os países se apresentam no mercado mundial para realizar trocas de mercadorias, nesse então, a partir das suas especializações.

Contudo, tais especializações não são realizadas somente em função de “características naturais de clima, solo ou riquezas minerais” que cada formação econômico-social apresenta, mas também por motivos políticos e econômicos, e no caso dos países latino-americanos é sobretudo “em função das necessidades dos países onde a revolução social burguesa foi feita” (Hardman; Leonardi, 1982, p. 49).

Para Ruy Mauro Marini ([1973] 2011), é em meados do século 19, na primeira divisão internacional do trabalho que se inicia a dependência. Ela é a conformação do capital nos países latino-americanos, inaugurada a partir das independências formais desses países e de sua inserção subordinada na divisão internacional do trabalho, onde são controlados e reorganizados pelos interesses políticos, econômicos e sociais dos centros capitalistas – Inglaterra, num primeiro momento, e Estados Unidos, a partir da Segunda Guerra Mundial. Nas palavras do autor:

[...] é a partir de então que se configura a dependência, entendida como uma relação de subordinação entre nações formalmente independentes, em cujo marco as relações de produção das nações subordinadas são modificadas ou recriadas para assegurar a reprodução ampliada da dependência. A consequência da dependência não pode ser,

portanto, nada mais do que maior dependência, e sua superação supõe necessariamente a supressão das relações de produção nela envolvida. (Marini, [1973] 2011, p. 134-5)

Com o fim do ciclo do ouro, os países latino-americanos têm seu objetivo central de produção modificado, o que interessa a partir de então é a produção de alimentos de origem agropecuária, necessários para alimentar a nova classe que surgia no interior do modo de produção capitalista: o proletariado urbano e fabril. Além disso, nestes países “prontamente será agregada a contribuição para a formação de um mercado de matérias-primas industriais, cuja importância cresce em função do mesmo desenvolvimento industrial” (Marini, [1973] 2011, p. 137).

Os centros hegemônicos, portanto, condicionam as estruturas dependentes a servirem aquilo de que necessitam para sua reprodução e acumulação e, internamente, as economias dependentes se reorganizam a partir desses interesses. Segundo Dos Santos (2021 [1995], p. 22): “Por dependência entendemos uma situação econômica na qual certas sociedades têm a sua estrutura condicionada pelas necessidades, pelas ações e interesses de outras economias que exercem sobre elas um domínio”.

Porém, vale ressaltar que há certa margem para uma atuação autônoma dos países dependentes em suas movimentações políticas e econômicas, já que estes estão condicionados pela dependência, mas não são por ela determinados. A luta de classes entre subalternos e dominantes e quais interesses e disputas cada grupo empreende são capazes de modificar e/ou tensionar tal cenário. Nas palavras de Vânia Bambirra ([1973] 2013, p. 40-1):

Não existe um condicionamento absoluto – como uma interpretação mecanicista poderia deduzir –, mas sim um condicionamento dos parâmetros dentro dos quais atuam uma série de contradições cujas interações, choques e lutas dão as alternativas ou possibilidades históricas de ação e funcionamento aos setores e classes sociais que se formam dentro desses parâmetros gerais, nos quais as opções de política econômica e social se tornam possíveis.

Ao mesmo tempo, esses países devem sempre levar em conta um elemento fundamental sem o qual o capitalismo não se sustentaria: a violência. No período de conformação do capitalismo dependente, quando o Paraguai realizou a tentativa de um desenvolvimento interno, a Inglaterra não hesitou em submetê-los via o uso da força, contando, para isso, com a atuação direta dos “irmãos” latino-americanos.

A Guerra da Tríplice Aliança do Brasil, Argentina e Uruguai contra o Paraguai (1864-1870) foi responsável por praticamente dizimar a população masculina paraguaia, composta majoritariamente por indígenas. O Brasil desempenhou um papel fundamental nesse genocídio, e de maneira “irresponsável” economicamente, “colocando-se numa posição internacional

extremamente débil, além de realizar um esforço interno desgastante e gerar uma dívida externa que comprometeu em grande parte as vantagens de um auge exportador que lhe favorecia neste período” (Dos Santos, 2021 [1995], p. 55).

O auge exportador que vinha desde meados do século 19 no Brasil, correspondendo às demandas e aos avanços externos, permitiu a modernização interna. Produzido pela mão de obra escravizada, o café se tornou o principal produto de exportação e foi por meio dele que a acumulação de capitais ocorreu no Brasil, possibilitando também o surgimento da classe que viria a se hegemonizar no século seguinte, os industriais. Sobre o crescimento econômico desse período, vale destacar:

Somente na segunda metade do século XIX, o Brasil retomou um importante crescimento econômico, baseado no café, que veio a representar quase 60% das exportações do país. Ao mesmo tempo, alcançava uma posição excepcional no mercado mundial: na metade do século XIX a exportação brasileira de café correspondia a quase 50% da exportação mundial deste produto: em 1900 esta porcentagem se elevava a 75%. (Dos Santos, 2021 [1995], p. 43)

Da Colônia ao Império, negros e negras, junto com os povos indígenas, formaram o grosso da mão de obra no Brasil, utilizada em todas as áreas e fases da vida econômica, como escravos de ganho, domésticos, agrícolas, na mineração etc. (Moura, 1988). E em todos os períodos, o Estado desempenhou o papel de defender os interesses das classes dominantes, utilizando a legislação e a força como elementos principais de coerção e manutenção dos privilégios senhoriais e imperiais.

No Brasil, o processo de transição ao modo de produção capitalista combinou e conservou formas pré-capitalistas e capitalistas de trabalho, ou seja, embora estivesse modernizando suas relações de trabalho e constituindo um mercado interno com força de trabalho livre, a mão de obra escravizada foi mantida em diversos setores. Pouco antes da segunda metade do século 19, a Inglaterra pressionava pela abolição do tráfico negreiro visando a modernização da produção de países escravistas. Em 1850, essa mudança é aprovada pela Lei Eusébio de Queirós. Assim, os escravizados se tornam uma mercadoria dispendiosa que não poderia mais ser facilmente repostas por outra, o que a tornou desinteressante a alguns proprietários de terras:

[...] quando se iniciava o auge do café, o fato de que o tráfico de escravos tenha sido suprimido em 1850 fez a mão de obra escrava tão pouco atrativa para os proprietários de terras do Sul que estes preferiram apelar para o regime assalariado, mediante a imigração europeia, além de favorecer uma política no sentido de suprimir a escravidão. (Marini, [1973] 2011, p. 152)

Com isso, o tráfico interprovincial foi intensificado e o Sudeste recebeu mais escravizados/as por conta do café produzido e seu auge cafeeiro. A combinação de formas de

produção e de trabalho consideradas arcaicas e modernas permaneceram sendo uma realidade no Brasil, configurando aqui um desenvolvimento desigual e combinado. Com o tempo, as fazendas de café passaram a modernizar-se, transformando-se aos poucos em empresas capitalistas, o que fez com que o trabalho livre e o assalariamento se tornassem uma necessidade cada vez mais iminente.

Contudo, o fim formal da escravidão não se deu pelo interesse particular dos latifundiários pela modernização das fazendas, já que “os latifundiários, os escravistas de todo tipo e a maior parte do clero opuseram-se até o fim à abolição da escravidão, prolongando a crise do regime durante dezenas de anos” (Hardman, Leonardi, 1982, p. 112). Foi a ação dos/as escravizados/as e abolicionistas, como agentes ativos de sua própria história, que forçou a assinatura da Lei Áurea em 1888, enquanto afirmação de um fato já consumado (Costa, [1982] 2012).

1.2 Lutas e resistências da classe trabalhadora brasileira

Todas as fases da formação econômico-social brasileira contaram com a resistência dos oprimidos. Negros livres, escravizados e ex-escravizados, juntamente de povos indígenas e de trabalhadores brancos abolicionistas construíram formas de luta capazes de desestabilizar as estruturas escravistas postas e de legitimar o protesto do/a escravizado/a.

As próprias greves, enquanto instrumentos de luta conhecidos a partir da vinda de militantes anarquistas ao Brasil, têm registros anteriores na nossa história. Sem negar a experiência de luta anarquista como imprescindível ao avanço da organização dos trabalhadores, cabe ressaltar que o povo negro já havia realizado greves e outras formas de resistência. Um dos exemplos é a greve dos ganhadores na Bahia em 1857, onde negros escravizados, libertos e livres paralisaram um setor econômico essencial na cidade de Salvador.

Em seu livro *Ganhadores: a greve negra de 1857*, João José Reis realiza um rico e extenso relato sobre a organização dos/as trabalhadores/as de ganho no espaço urbano de Salvador. Os nagôs predominavam no trabalho urbano, que se configurava como uma “escravidão sem feitor”, o que em certa medida favoreceu a articulação desse povo. Contudo, sua articulação se deu principalmente pela identidade em torno de questões comuns de relações étnico-culturais, religiosidades, cantos, batuques e pela questão de classe. Dessa forma, ganhadores e ganhadeiras construíram o “primeiro movimento grevista envolvendo todo um setor sensível da classe trabalhadora urbana no Brasil” (Reis, 2019, p. 17). Para esclarecer o sistema de ganho:

Os homens se ocupavam em geral do carregamento de pessoas (em cadeiras de arruar) e objetos de todo tipo e tamanho, enquanto as mulheres deambulavam pelo espaço urbano a vender toda sorte de mercadoria, entre outros afazeres que as obrigavam a sair às ruas. Quando escravos, eles e elas contratavam com seus senhores a entrega semanal de determinada quantia, e o que sobrasse podiam embolsar. Esse sistema, chamado de *ganho* – daí ganhadeiras e ganhadores –, permitiu que muitos poupassem o suficiente para comprar suas alforrias. (Reis, 2019, p. 15)

A greve dos ganhadores e das ganhadeiras foi construída com o intuito de barrar alguns mecanismos que a classe dominante impunha a esses trabalhadores. Na época, havia um claro interesse das elites e intelectuais locais para “desafricanizar” a cidade, buscando controlar a influência e o poder que esses trabalhadores exerciam na organização da vida urbana. Dentre outros mecanismos, a classe dominante se utilizou da guerra fiscal via o Estado, cobrando taxas de matrícula dos ganhadores e a compra de chapas para utilizarem no momento do trabalho.

De modo resumido, ganhadores e ganhadeiras conseguiram barrar diversos desses mecanismos de violência e já no segundo dia de greve, envolvendo disputas entre parlamentares, a cobrança das taxas foi suprimida. O potencial de organização destes trabalhadores ficou ainda mais evidente e ao final de uma semana a greve se concluiu.

No avanço do século 19, o abolicionismo conseguiu se organizar de modo mais sistemático quando as relações de produção começaram a se modificar e a vinda de imigrantes europeus solucionou parte da mão de obra que antes era escravizada. Por outro lado, dialeticamente, a campanha abolicionista impulsionou a abolição ao desmoralizar a escravidão, mobilizar a sociedade em favor dos seus interesses e favorecer o encarecimento do preço de escravizados/as (Costa, [1982] 2012).

As fugas em massa de escravizados/as das fazendas de café se tornaram uma constante, o que ocasionou o medo dos fazendeiros de perderem sua produção e o capital investido nos escravizados. A imprensa abolicionista cumpriu o papel fundamental de denúncia das estratégias das classes dominantes para conter as revoltas, enquanto exaltavam estas, além de advogados e parlamentares abolicionistas que travavam disputas em defesa de escravizados/as. A união de trabalhadores/as escravizados/as e livres, que por vezes viviam em condições péssimas e similares de trabalho, proporcionou sua organização enquanto classe e fortaleceu seus laços de solidariedade:

Não havia trem de cargas ou de passageiros em que não viesse, escondido, um escravo, que sempre encontrava, nas estações, alguém que o recebesse ou orientasse. Entre os proletários, por isso mesmo, foram os ferroviários que jogaram um papel mais importante na luta pela abolição. (Hardman; Leonardi, 1982, p. 113)

Aos poucos, as camadas populares e até setores das classes dominantes e membros do Exército passaram a convergir em defesa da abolição. Alguns fazendeiros, na tentativa de se precaver, prometiam alforrias mediante algumas obrigações ou concediam liberdade total, contando com a lealdade desses trabalhadores. Tal cenário assumia seu caráter de causa popular e mesmo com a resistência de parte de fazendeiros e parlamentares, “a abolição se fazia nas cidades e nos campos, à margem da lei.” (Costa, [1982] 2012, p. 124). Assim, em 13 de maio de 1888, foi assinada a Lei Áurea, pondo um fim formal a 388 anos de escravidão de negras e negros nesse território.

No pós-Abolição, a classe dominante seguiu construindo mecanismos de manutenção da ordem, relegando negros e negras à locais de subalternidade. Sem acesso à terra e outros meios para garantir sua subsistência, a população negra recém-liberta ficou desamparada e lhe restou ocupar lugares e posições inferiores dentro da estrutura de classes e raças criada pelo capitalismo, tendo como locais de moradia cortiços, favelas e periferias, sendo submetidos aos trabalhos mais degradantes possíveis e formando o grosso do exército industrial de reserva no Brasil.

Tendo sido reconhecido na sua essência de Homem, o negro ex-escravo, no entanto, foi barrado por uma série de mecanismos reguladores da sociedade de capitalismo dependente que surgiu e o alijou quase que completamente do mercado de trabalho e das oportunidades de se afirmar em nível de igualdade com aqueles setores que já se haviam afirmado social e economicamente antes dele ou que foram posteriormente protegidos por uma série de medidas que visavam inferiorizá-lo como cidadão. (Moura, [1983] 2023, p. 267)

As teorias sobre raça garantiram o aparato ideológico para a consolidação do racismo, que perdura até hoje sob formas atualizadas e perdurará enquanto houver capitalismo, pela funcionalidade que presta a este.

1.3 Crise agroexportadora e industrialização

Em meados do século 19, também os primeiros estímulos industriais começam a se gestar na sociedade brasileira. Nossa indústria nasce fortemente atrelada ao capital estrangeiro, sobretudo o inglês, mas também ao setor agroexportador, sem o qual não teria se consolidado. A própria questão agrária não foi enfrentada pelas nascentes burguesias, primeiro, pela simbiose destas com as oligarquias agrárias e, segundo, pela consciência dessa classe sobre o papel limitado que poderia assumir, imposto por uma formação econômico-social dependente.

Um dos industriais que mais incentivou a entrada de capitais ingleses e estadunidenses no Brasil e que merece nossa atenção por também estar relacionado à história da Baixada

Fluminense, é Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. Esse industrial brasileiro contou com capitais estrangeiros para financiar a construção de ferrovias, portos, estradas, bancos e mais uma série de investimentos essenciais à industrialização. Por meio dele foi criada a primeira estrada de ferro brasileira, no território que hoje conhecemos por Magé, distrito da Baixada Fluminense.

Inaugurada em 30 de abril de 1854 por Dom Pedro II, a Estrada de Ferro Mauá, como foi chamada, marcou nossa história por ter sido a precursora das ferrovias no país. Por esse fato de magnitude nacional, em 30 de abril comemora-se o Dia da Baixada Fluminense, data instituída por meio da Lei Estadual nº 3.822 de 2002.

No início do século 20, a economia agroexportadora começa a perder sua hegemonia, enquanto a industrialização avança. A baixa do preço do café e a superprodução brasileira que aumenta a oferta do produto em âmbito mundial proporcionam sua queda. Mesmo com a intervenção protecionista do Estado para garantir os interesses das oligarquias cafeeiras, isso não se sustenta por muito tempo. (Dos Santos, [1995] 2021).

O Acordo de Taubaté, assinado em 1906, destinava recursos da União para os estados produtores de café (São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais), garantindo um preço fixo de venda, melhorando a produção e controlando sua oferta. Contudo, a longo prazo, essa política protecionista onerou o Estado brasileiro e tornou a burguesia cafeeira cada vez mais dependente da intervenção estatal. Mundialmente, o prejuízo se deu pelos altos preços de café estabelecidos pelo Brasil, o que favoreceu a venda a preços mais baixos por outros países produtores dessa mercadoria (Dos Santos, [1995] 2021, p. 60-1).

Nessa quadra histórica, tanto o proletariado como a burguesia se inserem em processos mais densos de sua organização enquanto classe. Os proletários de setores fabris, concentrados em centros urbanos em expansão, começam a realizar greves, congressos e outras articulações nacionais. Do outro lado, a nascente burguesia brasileira, “espremida entre dois fogos: o imperialismo em expansão e o proletariado em formação” (Hardman; Leonardi, 1982, p. 100), se vê obrigada a se organizar para alavancar seus interesses com vistas a barrar o proletariado.

A Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e a crise capitalista de 1929 abriram mais possibilidades à industrialização brasileira e a crise selou o fim da hegemonia agroexportadora. Com isso, se fortaleceu a substituição de importações, o que permitiu o surgimento de novas indústrias nos países dependentes. Ela ocorreu via a substituição de bens manufaturados estrangeiros pelos nacionais e, posteriormente, pela importação de maquinarias, bens

intermediários e matérias-primas industrializadas dos países centrais, a partir das divisas obtidas com o setor agroexportador (Bambirra, [1973] 2013; Dos Santos, [1995] 2021).

Nas formações dependentes, a industrialização não foi produto do desenvolvimento interno da tecnologia, e sim da importação de uma tecnologia e uma base produtivas geradas e monopolizadas externamente, que seguiam seu ritmo próprio de acumulação e se orientavam por motivações distintas das circunstâncias locais dos países que a importavam. (Dos Santos, [1995] 2021, p. 68)

O capital internacional, portanto, aproveita seu controle industrial não só para vender maquinarias, mas sobretudo para investi-las diretamente nos países dependentes, por meio de financiamentos. Um dos fatores locais que permite elevar o lucro das classes dominantes é a remuneração da força de trabalho abaixo do seu valor, segundo Dos Santos ([1995] 2021). Embora o autor não faça referência, trata-se da superexploração da força de trabalho, categoria cunhada por Marini ([1973] 2011), que explica a forma de exploração de trabalhadores/as nos países dependentes, a partir de mecanismos criados pelas burguesias para aumentar suas taxas de lucro. Sobre esta categoria, veremos detidamente mais à frente.

Como observado, os industriais brasileiros se organizaram em centros e associações, compreenderam seu papel dependente ao favorecer a entrada de capitais externos e ao se articular à burguesia agroexportadora e dirigiram a industrialização brasileira, de forma subordinada, mas consolidando sua hegemonia.

Setores da sociedade brasileira articulados desde 1920, como as camadas médias surgidas pelo crescimento urbano e os setores oligárquicos insatisfeitos com cafeicultores paulistas, vão compor um amálgama de interesses classistas que desaguam na “Revolução de 1930”¹. Dentre as movimentações e organizações importantes do período, podemos destacar a Semana modernista de 1922 e a Coluna Prestes, que formam, junto de setores do Exército, o “Tenentismo”. E também em 1922, inspirado pela III Internacional Comunista, é fundado o então Partido Comunista do Brasil (PCB).

Esse momento da história brasileira é marcado por uma efervescência organizativa da classe trabalhadora, que passava a ingressar no seu momento de modernização, marcado pela industrialização e urbanização. Desse período, destacamos também a figura de Getúlio Vargas, presidente responsável por uma série de medidas autoritárias e populistas.

¹ Sobre a controvérsia da Revolução de 1930 nos três clássicos dependentistas, indicamos a leitura de Castelo, *et al.* (2023).

Um dos marcos do primeiro governo getulista é a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) de 1943, que significaram um avanço nos direitos das/dos trabalhadoras/es urbanas/os. Após a destruição massiva de líderes sindicais combativos, seja por meio da repressão, como a perseguição política, prisão e morte, ou mesmo pela cooptação destes, como forma de controle e “adestramento” da luta de classes, Vargas condensou e consolidou diversas leis trabalhistas já existentes e trouxe inegáveis ganhos à classe trabalhadora urbana. Ele utilizou das leis trabalhistas como forma de obter consenso e evitar pressões dos setores operários insatisfeitos com a repressão e o controle sindical impostos pelo seu governo ditatorial, além de aproveitar o momento de crise de hegemonia da oligarquia agroexportadora e atender à consolidação das indústrias no Brasil.

1.4 O padrão de reprodução do capital e a superexploração da força de trabalho no Brasil

Após apresentarmos brevemente as bases para a consolidação da dependência no Brasil, nos deteremos agora em outras duas questões importantes: as categorias de padrão de reprodução do capital e superexploração da força de trabalho, desenvolvidas por Ruy Mauro Marini, sendo essa última central ao nosso objeto. Para o primeiro debate, utilizaremos o texto de Jaime Osorio (2012), e para o segundo, utilizaremos sobretudo o texto de Ruy Mauro Marini ([1973] 2011), além de contribuições contemporâneas.

Segundo Osorio, o padrão de reprodução do capital é a categoria intermediária entre noções mais abstratas (como modo de produção capitalista e sistema mundial) e noções mais concretas (como formação econômico-social e conjuntura). A categoria busca explicar e preencher as lacunas sobre como opera a reprodução capitalista em períodos históricos específicos e localizados geoterritorialmente.

Utilizando os esquemas de reprodução e os ciclos do capital para investigar o padrão de reprodução do capital, o autor busca historicizá-lo em duas dimensões: (1) ao notar como o capital se valoriza por meio de “valores de uso específicos em momentos determinados, o que gera formas capitalistas diversas” e (2) analisando os processos que fazem surgir e manter um determinado padrão de reprodução durante seu tempo específico, e a sua crise e declínio, onde emerge outro padrão que o substitui (Osorio, 2012, p. 46). Nesse segundo ponto, é importante ressaltar a processualidade, onde em um antigo padrão de reprodução começam a surgir os germes de um novo padrão.

Na crise de um padrão de reprodução também coloca-se em evidência os projetos políticos em disputa e seus interesses, mostrando aquele que “vence” e torna-se o principal eixo da acumulação e aquele que fica subordinado, bem como as formas de exploração que irão recair sobre as classes subalternas.

Para examinar o padrão de reprodução, deve-se investigar a valorização do capital com a forma material do capital, que se apresenta em aspectos como:

[...] procedência do dinheiro que se investe (estatal, privado nacional ou privado estrangeiro); o tipo de máquinas e ferramentas que se empregam; os mercados em que se adquire; o nível de preparação requerido da força de trabalho; as formas de organização da produção (linhas de montagem, círculos de qualidade, trabalho domiciliar etc.); os valores de uso que se produzem; a quais mercados correspondem (bens-salário, bens suntuários ou bens de capital); as economias a que se dirigem os produtos; a mais-valia, o lucro e sua repartição (quanto regressa às matrizes como lucro, quanto é pago por tecnologias e patentes, quanto fica na economia local etc.); entre outros pontos relevantes. (Osorio, 2012, p. 46-7)

Sendo assim, é relevante coloca-los à vista para não perder a relação articulada entre as diversas dimensões fragmentadas que o capital assume ou em que se apresenta, mostrando seus vínculos e correspondências externas e internas. Veremos a importância delas a seguir.

Iniciando a análise do capital-dinheiro, a procedência dos investimentos feitos, sejam eles de capital privado, nacional ou estrangeiro, contribui para compreender quais são os ramos e setores privilegiados em determinados momentos, aqueles que realizarão maior concentração de capital, monopolização e lucros extraordinários a partir das atividades que desempenham.

Outro aspecto a ser considerado é onde se obtém máquinas, equipamentos e tecnologias, tanto para a demanda de meios de produção, como de meios de consumo. Saber se são obtidos internamente ou externamente possibilita mostrar a capacidade interna do setor de meios de produção, que, caso seja débil, necessitará recorrer ao mercado exterior, mostrando também que uma parte substantiva de dinheiro será levada para fora para a obtenção desses bens.

No que se refere à valorização do capital, a força de trabalho assume maior importância ao ser a única mercadoria capaz de produzir valor. Já na análise do valor da força de trabalho, diversos são os elementos a serem considerados. Inicialmente, observa-se seu valor diário e valor total, correspondendo esse último ao tempo médio de vida laboral total desempenhada em boas condições, e é ele que determina o valor diário, considerando as condições da época.

Em relação ao valor total, os avanços societários são capazes de incidir sobre as condições de existência de trabalhadores/as, aumentando a duração do tempo de vida médio, por exemplo. Contudo, a luta de classes é o que determinará, em última instância, quanto tempo de vida total será utilizado como tempo produtivo para o capital. Logo, se um/a trabalhador/a

trabalha por trinta anos em condições normais e fica mais vinte anos na aposentadoria, seu pagamento diário deve dar conta de sua reprodução no tempo laboral ativo e posterior a ele.

Contudo, existem mecanismos utilizados para reduzir essas condições de “normalidade” e violar o valor da força de trabalho, aos quais Marini denominou superexploração da força de trabalho, que ocorre quando o pagamento está abaixo do normal e o desgaste está acima, “casos em que o capital está se apropriando hoje dos anos futuros de trabalho e de vida” (Osorio, 2012, p. 51, grifos originais). Osorio destaca também a importância de não reduzir o valor da força de trabalho somente à questão salarial, pois, apesar de importante, o salário não é um elemento exclusivo. Há outras condições indispensáveis para a reprodução da força de trabalho.

Já em relação ao valor diário, temos que seu cálculo é determinado pelo valor dos meios necessários para sua subsistência e a de seus descendentes diretos, que formarão a força de trabalho futura. Nesses meios estão inclusas as necessidades relativas à alimentação, educação, saúde, moradia, transporte etc. E também deve-se atentar que tais necessidades são histórica e socialmente construídas, sendo preciso levar em conta as diferenças culturais, regionais, temporais e outras.

Esses são elementos básicos incluídos no valor, e na conseqüente compra e venda, da força de trabalho, mas há outros também relevantes para a investigação do padrão de reprodução do capital. São eles “os setores, ramos e indústrias que demandam força de trabalho em determinados momentos históricos, as características diferenciadas da força de trabalho, as condições em que se estabelece essa demanda, assim como sua localização territorial” (Osorio, 2012, p. 53), além do montante de trabalhadores contratados, sua qualificação e os tipos de contrato. Essas questões aparecem apresentando diferenças e semelhanças nos determinados padrões de reprodução.

Adentrando a fase do capital produtivo, o autor coloca em perspectiva a forma como o capital consome a força de trabalho. Aqui, ele levanta questões relacionadas à superexploração da força de trabalho, a qual retomaremos em breve. Além disso, destaca a organização do trabalho, que irá definir-se pelos valores de uso que produz, bem como para a composição técnica do capital, ao utilizar ou não linhas de montagem, robôs, computadores etc. O autor também destaca que as periodizações construídas em torno de noções como taylorismo, fordismo, toyotismo etc., são úteis para explicar os procedimentos que incrementam a extração de mais-valia e a organização do processo de trabalho, mas são limitadas para a reprodução do capital.

Feitas as considerações sobre o capital-dinheiro e o capital produtivo, passemos agora à segunda fase da circulação. Para Osorio, a primeira pergunta a ser feita é a que mercados se

dirigem os valores de uso produzidos, distinguindo “o mercado de meios de produção, a demanda gerada pelo capital em seus diversos setores (grande, médio e pequeno) para repor o desgaste desses meios [...] ou para ampliar a produção” (Osorio, 2012, p. 59). Assim como o mercado gerado para atender ao consumo dos bens necessários e suntuários.

A forma como se constroem os mercados dão a noção “do lugar que os setores e ramos da produção ocupam em uma economia e vice-versa. Em médio e longo prazos, são elementos que tendem a alcançar uma relativa coerência em seu desenvolvimento” (Osorio, 2012, p. 60). Outra questão é o tipo e a quantidade de valores de uso que vão para o mercado, permitindo avaliar o nível de desenvolvimento de uma economia. É aqui também que as crises são mais propensas a ocorrer, pois quando colocadas em circulação, as mercadorias não necessariamente encontrarão mercados para finalizar a realização da mais-valia. “A lei do valor adquire aqui toda sua força”, conclui o autor (2012, p. 61).

Tratando a respeito dos lucros, Osorio fala sobre a incorporação do capital social no estudo do ciclo do capital, visando apreender a força diferenciada entre capitais e as vantagens daqueles que se constituem em eixos da acumulação. Nesse sentido, os capitais individuais, ao assumirem a feição de capitais sociais em concorrência, permitem a apropriação do lucro regido pela taxa média, e não pela mais-valia individual. Aí, graças ao investimento em produtividade, os capitais com composição orgânica mais alta recebem uma taxa superior de lucro. E observa-se que a concorrência obriga os capitais individuais a investirem em condições para elevar a produtividade, bem como a possibilidade de se obter um lucro extraordinário, ao reduzir o valor individual abaixo do comercial.

É sabido que o capitalismo reproduz-se gerando riqueza de um lado e pobreza de outro, contradições inerentes de sua existência e manutenção. Portanto, ao elevar a produtividade, com crescentes investimentos na composição orgânica do capital, cria-se também uma superpopulação relativa, pela redução da necessidade de capital variável.

Por outro lado, a elevação da produtividade ocasiona a queda tendencial da taxa de lucro, ao sobreacumular equipamentos e matérias-primas, que não se reincorporam a produção enquanto não se eleva a taxa de lucro. Esse processo traz como consequência as crises, outra situação constante e inerente ao capital, visando “restabelecer novas condições para a rentabilidade do capital [e] voltar a propiciar a renovação de seu ciclo de reprodução e de suas contradições econômicas e sociais em novos estágios” (Osorio, 2012, p. 63). Contudo, o caráter da queda da taxa de lucro é tendencial porque existem mecanismos que neutralizam seus efeitos, os quais são expressos na superexploração da força de trabalho, por exemplo.

Por fim, dentre outras questões elencadas pelo autor, trataremos da questão territorial, pela sua relação com o presente estudo. O uso do espaço geográfico difere de acordo com a necessidade de cada padrão de reprodução. No período em que a América Latina se inseriu no mercado mundial, pós-independências, foi necessária a criação de grandes projetos infraestruturais que fizessem a comunicação do território com o restante do mundo. Tais infraestruturas, como as ferrovias, estabeleceram “a conexão entre os espaços produtivos e os portos, principal zona de saída das exportações e de chegada das importações” (Osorio, 2012, p. 74).

Essa distribuição espacial sofre modificações com a chegada do padrão de reprodução industrial, cujos corredores industriais emergem em zonas urbanas ou semiurbanas, mantendo certa proximidade com os mercados, barateando os transportes e contando com uma maior abundância de força de trabalho. Dessa forma, “ainda que algumas enervações se mantenham, são redefinidas nas novas localizações ou realocações de que a reprodução necessita, e terminam articulando-se com as exigências das novas modalidades de reprodução” (Osorio, 2012, p. 76).

Dialogando com o que foi trabalhado nessa primeira seção e o que será trabalhado na próxima, vemos que com a crise da economia agroexportadora ocorre uma mudança no padrão de reprodução do capital, onde seu declínio apresentou-se em consonância com o que acontecia no sistema mundial capitalista, e de acordo com as especificidades internas da formação econômico-social brasileira e da conjuntura que se apresentava. Já a respeito do estudo sobre os trens, o declínio da economia agroexportadora e o surgimento da economia industrial impactaram diretamente na mudança de padrão dos meios de transportes, resultando na prevalência do rodoviarismo.

Essa questão, que será vista mais detalhadamente na próxima seção, também expõe como os setores capitalistas criam mercados para seus bens, com diversos valores de uso que não necessariamente foram criados para dar conta de necessidades sociais amplas, o que mostra “a distância entre as necessidades do capital de valorizar-se e as necessidades sociais da maioria da população, que necessita de bens úteis de outra natureza” (Osorio, 2012, p. 49).

Passando agora ao debate da superexploração da força de trabalho, antes de elaborar diretamente o que compreendemos por ela, consideramos importante adotar o método utilizado por Luce (2018), no capítulo 3 sobre *A superexploração da força de trabalho*, onde ele inicia com uma nota prévia sobre o que a superexploração não é, indicando equívocos comuns de

análise da categoria, por parte de autores/as de dentro do campo marxista e fora dele. O autor elenca oito equívocos, sendo:

- 1) persistência de formas antediluvianas do capital; 2) taxa superior de mais-valia; 3) predomínio de mais-valia absoluta e ausência de mais-valia relativa; 4) ausência de elevação da produtividade; 5) pauperismo e tese subconsumista; 6) circulacionismo; 7) tendência geral do capitalismo em todo lugar e 8) anulação da lei do valor (Luce, 2018, p. 135-6).

O método adotado ajuda a desmistificar e apontar as incongruências de análise da categoria já de início. Entretanto, aqui não caberá falar sobre cada uma delas, mas destacaremos duas: o equívoco de tratar a superexploração como taxa superior de mais-valia e o tratamento de igualdade entre pauperismo e superexploração.

Fizemos essa opção metodológica e política por uma questão recorrente, o prefixo “super-” induz ao significado de “muita” ou “maior” grau de exploração, medido pela taxa de mais-valia. Por superexploração não queremos dizer uma maior exploração por si só. Se assim o fosse, a categoria da exploração capitalista bastaria, visto que nela estão contidos desde os níveis de exploração mais “leves” aos mais cruéis de esgotamento dos trabalhadores.

Diferente disso, trata-se de desvendar as particularidades pelas quais a força de trabalho é explorada nos países dependentes. Aqui, cabe esclarecer que alguns autores questionam a validade da superexploração enquanto uma condição somente dos países dependentes, visto que em momentos de crise, nos países centrais, o pagamento do valor da força de trabalho assume características de rebaixamento, o que poderia configurar uma superexploração da força de trabalho. Contudo, Luce (2018) ressalta que essa situação é conjuntural nas economias centrais, enquanto nas dependentes, é estrutural e sistemática.

Sobre o primeiro equívoco, os autores que igualam a superexploração à taxa superior de mais-valia entendem que a categoria não tem correspondência com as economias dependentes, visto que é nas economias centrais que ocorre maior incremento da produtividade, e, conseqüentemente poderia se extrair mais tempo de trabalho excedente em relação às dependentes. Entretanto, a superexploração não é determinada nesses termos, mas sim nos termos do rebaixamento do valor da força de trabalho e do desgaste no seu consumo, como métodos aplicados nas economias dependentes para compensar “[...] a desvantagem de capitais que operam a taxas de mais-valia e taxas de produtividade inferiores” (Luce, 2018, p. 141).

A respeito do segundo destaque, o autor pondera que a superexploração agudiza o pauperismo, o que não significa dizer serem sinônimos, já que nem sempre as condições de superexploração levarão diretamente à compressão salarial. Nem por isso, a força de trabalho

deixará de ser superexplorada. Portanto, é um equívoco igualar a superexploração à pobreza absoluta² ou ao subconsumo.

Examinando, então, a superexploração da força de trabalho a partir de Marini ([1973] 2011), temos algumas questões a situar. Graças ao avanço das forças produtivas e de sua produtividade, os países centrais conseguem produzir mercadorias a preços mais baixos, sem com isso reduzi-los na troca de mercadorias com os países periféricos, gerando, assim, um lucro extraordinário aos primeiros. Por outro lado, o fato de nações industrializadas e não-industrializadas produzirem bens diferentes, permite que as primeiras realizem uma troca desigual, vendendo seus produtos a um preço acima do seu valor.

Economicamente em desvantagem, os países dependentes não podem modificar as trocas desiguais às quais são submetidos, tendo em vista suas limitações estruturais para desenvolver a capacidade produtiva do trabalho – o que não significa dizer que não há um incremento da produtividade nessas economias, ela só não assume a centralidade da produção. Frente a isso, as burguesias dependentes desenvolvem mecanismos de ampliação da expropriação e exploração da força de trabalho, buscando compensar as perdas da troca desigual no mercado mundial. Dessa forma, elas elevam suas taxas de lucro e reduzem seus prejuízos frente aos países hegemônicos.

Entende-se que, nessas circunstâncias, a atividade produtiva baseia-se sobretudo no uso extensivo e intensivo da força de trabalho: isso permite baixar a composição-valor do capital, o que, aliado à intensificação do grau de exploração do trabalho, faz com que se elevem simultaneamente as taxas de mais-valia e de lucro. (Marini, [1973] 2011, p. 149)

Marini desvelou e denominou essa condição de superexploração da força de trabalho, que se configura como a essência da dependência e se dá pela forma como as relações econômicas na divisão internacional do trabalho vão se expressar internamente nas economias dependentes, que é o caso da brasileira. De todo modo, não é obrigatória a existência da troca desigual para que os mecanismos da superexploração da força de trabalho comecem a funcionar, sendo suficiente a forma pela qual a América Latina se vinculou ao mercado mundial.

O autor também deixa claro que o sistema capitalista explorará ao máximo a força de trabalho, sem repor seu desgaste, quando for possível incorporar novos trabalhadores ao processo produtivo. Nesse sentido, o exército industrial de reserva, que se forma na transição do trabalho escravizado ao livre e se atualiza até hoje no Brasil, garantirá essa condição, contribuindo para o rebaixamento dos salários.

² Esse equívoco pode ser comparado com o que ocorre ao analisar a “questão social”, onde muitas vezes confunde-se (e resume-se) suas expressões mais aparentes, como o pauperismo, com a essência da categoria.

Marini (2011 [1973], p. 147-8) aponta três mecanismos da superexploração da força de trabalho: (1) a intensificação do trabalho, (2) o prolongamento da jornada de trabalho e (3) a expropriação de parte do trabalho necessário para a reprodução da força de trabalho em condições normais. A intensificação do trabalho se dá, sobretudo, a partir de uma maior exploração do trabalhador e não do aumento da produtividade, diferentemente do que ocorre como tendência nos países centrais. O prolongamento da jornada de trabalho se dá ao aumentar o tempo de trabalho excedente, onde o trabalhador segue produzindo mesmo já tendo garantido valor suficiente para o seu próprio consumo, como ocorre com a mais-valia. E, por fim, a expropriação de parte do trabalho necessário, quando o consumo do trabalhador é reduzido para além do seu limite normal. Com o autor:

[...] nos três mecanismos considerados, a característica essencial está dada pelo fato de que são negadas ao trabalhador as condições necessárias para repor o desgaste de sua força de trabalho: nos dois primeiros casos, porque lhe é obrigado um dispêndio de força de trabalho superior ao que deveria proporcionar normalmente, provocando assim seu esgotamento prematuro; no último, porque lhe é retirada inclusive a possibilidade de consumo do estritamente indispensável para conservar sua força de trabalho em estado normal. (Marini, [1973] 2011, p. 149-50)

Sintetizando o debate, Jaime Osorio (2018) aponta as condições objetivas que fazem da superexploração um mecanismo essencial. A primeira condição se dá pela cisão no ciclo do capital, que tem relação com o fato da produção latino-americana estar voltada para a exportação, criando, dessa forma, uma estrutura produtiva distante das necessidades das massas, o que, por sua vez, permite que os mecanismos de superexploração sejam “ativados” de forma mais fácil, sobretudo os de pagamento direto da força de trabalho abaixo de seu valor e o de prolongamento da jornada. A segunda condição se refere à troca desigual, já citada anteriormente, para a qual os capitalistas tem como solução utilizar o fundo de consumo dos trabalhadores para convertê-lo em fundo de acumulação, por meio da intensificação do trabalho e do prolongamento da jornada. Por fim, isso traz como terceira condição o fato de o capitalismo dependente produzir uma massa sobrança de trabalhadores que constituem a superpopulação relativa, que permite substituir com facilidade os trabalhadores esgotados prematuramente pela superexploração e atua como mecanismo de rebaixamento dos salários e das condições de trabalho.

Seguindo os mecanismos apontados por Marini, posteriormente o autor acrescenta um quarto elemento: (4) o aumento do valor histórico-moral da força de trabalho sem pagamento correspondente (Marini, 2000 *apud* Luce, 2012). E é neste último que centraremos mais especificamente nossa análise. Como vimos anteriormente sobre o valor da força de trabalho, o valor histórico-moral está relacionado ao “valor dos meios de subsistência necessários à

manutenção de seu possuidor” (Marx, [1867] 2013, p. 245 *apud* Osorio, 2018, p. 486), ou seja, refere-se à cesta de consumo dos trabalhadores, que proporciona a reposição de seu desgaste físico-psíquico empregado no trabalho. É isso que determina o valor da força de trabalho em seus elementos histórico-morais, que se modificam de acordo com o tempo histórico e as necessidades criadas pelos trabalhadores e seus descendentes. Como aponta Osorio (2018, p. 486):

Marx indica que as necessidades naturais, vestuário, alimentação e moradia, variam de acordo com o clima e com as demais condições naturais de cada país, e seu volume e o modo de satisfazê-las constituem um produto histórico, que depende do nível de cultura de um país, e, sobretudo, das condições, hábitos e exigências sob as quais se formou a classe dos trabalhadores livres. Por essa razão, existe um elemento histórico-moral no valor da força de trabalho.

Portanto, o aumento do valor histórico-moral da força de trabalho sem pagamento correspondente ocasiona a insuficiência na reposição do desgaste físico-psíquico de trabalhadores. De acordo com Luce (2018), tal insuficiência está relacionada ao valor diário e valor total da força de trabalho, que podem ser examinados também por meio de seus correspondentes fundo de consumo e fundo de vida, respectivamente:

Fundo de consumo e fundo de vida expressam, dialeticamente, a transubstanciação do valor diário e do valor total. Uma insuficiência do fundo de consumo provocada pelo rebaixamento do pagamento da força de trabalho influi negativamente sobre o fundo de vida. E os ataques atentando contra o fundo de vida obrigam ao aumento dos meios de subsistência para restaurá-lo, mas somente até um limite, a partir do qual o desgaste físico-psíquico só poderá ser regenerado mediante repouso, não bastando mais compensá-lo com o incremento de valores de uso acessados. (Luce, 2018, p. 159, grifos originais)

Assim sendo, restam aos/às trabalhadores/as baixas condições de descanso e de salários diretos e indiretos, limitando o acesso a bens e serviços de qualidade, o que leva ao seu esgotamento de forma mais precoce. Osorio (2018) alerta para o fato de que isso não significa dizer que os/as trabalhadores/as terão diretamente sua expectativa de vida reduzida, embora isso ocorra em diversos casos, mas sim que a vida útil de trabalho será impactada e prejudicada pelos mecanismos de superexploração.

No Brasil, quando atrelamos à questão de raça/etnia e gênero, esse esgotamento assume patamares ainda mais elevados, visto que negros e mulheres estão submetidos à condições piores de sobrevivência, pela divisão racial e generificada do trabalho que se configura aqui. Os diversos mecanismos de incentivo à imigração europeia e o disciplinamento da força de trabalho em seu componente racista alijaram a força de trabalho negra do mercado de trabalho formal e de melhores condições de vida no pós-Abolição. Pensando no caso das mulheres negras, diversas foram as permanências em relação ao trabalho, deixando-as relegadas

sobretudo ao âmbito doméstico, onde já eram empregadas durante a escravidão. Conforme aponta Marcela Soares (2022, p. 127):

Na ausência de políticas de reparação, situação condicionante de uma competição desigual entre pessoas negras e brancas, direcionando o homem negro para o trabalho degradante e mal remunerado ou para a franja suplementar da superpopulação relativa. Enquanto a mulher negra [...] ficou condicionada, predominantemente, ao trabalho doméstico e à prostituição.

Também analisando a superexploração e o racismo, Gustavo Fagundes (2022) aponta para a persistência de ambos enquanto elementos constitutivos do capitalismo dependente brasileiro, mostrando inclusive o quanto a ideologia da democracia racial ainda hoje serve para escamotear a cruel realidade que se abate sobre negras e negros. Para ele,

Pontuar a permanência dessas relações no mundo do século XXI é fundamental para confrontar duas ideias bastante enraizadas no imaginário popular: a) a inexistência do racismo no Brasil e no brasileiro; b) a perspectiva liberal da igualdade para brancos e negros dentro da democracia burguesa. Esses dois elementos se explicam como entrelaçamento do regime da superexploração da força de trabalho e a ideologia da democracia racial, que resulta com maior brutalidade para o trabalhador negro. (Fagundes, 2022, p. 199)

Sabendo-se que o valor normal da força de trabalho é determinado a partir de elementos históricos, no Brasil, tal determinação é impactada diretamente pelo racismo estrutural. Fagundes (2022) atenta para outras duas questões importantes: o fato de que o racismo brasileiro não é o que regula diretamente a inserção subordinada e as relações no mercado mundial, e o fato de que a superexploração não recai apenas sobre o grupo racial inferiorizado no país, mas sim sobre o conjunto da classe trabalhadora.

Entretanto, o autor também evidencia que o racismo atua como um elemento fundamental ao estruturar o modo de produção e permitir, nas relações sociais, a normalização de precárias condições de vida e trabalho, sobretudo a determinados grupos raciais. O salário é um exemplo da diferenciação de tratamento entre raças, ao vermos que negros tem rendimento médio 40% inferior ao dos não negros, bem como o fato de uma em cada seis mulheres negras trabalhar como empregada doméstica, sendo o rendimento médio das empregadas sem carteira R\$ 461 a menos que o salário mínimo (DIEESE, 2024, p. 2). Além de comporem majoritariamente a superpopulação relativa que tem o racismo como pilar de sustentação, cujos aspectos aperfeiçoam e regulam o caráter do regime de trabalho de forma negativamente determinada (Fagundes, 2022, p. 210), garantindo o rebaixamento dos salários e a permanência dessa parcela de trabalhadores/as em condições de trabalho inferiorizadas.

Desta forma, fica claro o quanto a superexploração do trabalho no Brasil tem na divisão racial do trabalho, e na inferiorização dela decorrente, uma grande aliada para sua perpetuação,

no agravamento e na normalização de suas condições. Bem como encontra na divisão generificada do trabalho outro aspecto fundamental de subalternização. Ao mesclar esses elementos, a superexploração da força de trabalho alcança ainda maior potência.

Com os elementos que foram tratados aqui, buscamos compreender como se estrutura o capitalismo no Brasil, a transição do trabalho escravizado ao livre, a crise da economia agroexportadora, a industrialização e a modernização brasileiras, o debate sobre o padrão de reprodução do capital e a superexploração da força de trabalho como a essência da dependência. Esse aporte teórico é importante para explicar sobre quais prismas analisamos as relações sociais no capitalismo dependente brasileiro e os desdobramentos que decorrem disso em todas as áreas da sociedade, sejam em análises mais abstratas, ou mais concretas como a que abordaremos à frente.

SEÇÃO 2 – A RELAÇÃO ENTRE TRENS, BAIXADA FLUMINENSE E DESLOCAMENTO

Realizar um estudo extenso sobre o surgimento e o desenvolvimento dos transportes no Brasil foge ao escopo deste trabalho. Contudo, o caminho também não passa por ignorar tal questão, já que evidenciar como e porquê chegamos ao estado de priorização pelo modal rodoviário é uma necessidade ao objeto, levando em consideração a correlação de forças entre os interesses das classes dominantes em oposição aos da classe trabalhadora. Por isso, faremos um breve panorama e apontamentos das disputas sobre os rumos da mobilidade urbana brasileira. Depois, trataremos de alguns elementos sobre a formação da Baixada Fluminense e o tempo de deslocamento de trabalhadores/as desse território nos trens.

2.1 Contextualização da história dos transportes

No início da República brasileira, as ferrovias eram meios privilegiados de transporte, pois representavam o progresso da humanidade. O modo de produção capitalista exigiu a evolução dos transportes, visando ampliar suas trocas comerciais a nível mundial e reduzir o tempo e o espaço dos deslocamentos. Dessa forma, os meios de transporte foram revolucionados com a chegada das ferrovias, que superaram os deslocamentos realizados de forma lenta e limitada, por tração animal ou por escravizados/as que carregavam cadeiras de arruar, por exemplo. Segundo Hardman (1988, p. 39 *apud* Paula, 2000, p. 65): “Com a ferrovia e a navegação a vapor, o mercado mundial ganhava ao mesmo tempo concretude, o que vale dizer, nesse caso, que a forma-fetice das mercadorias estava definitivamente liberada para encantar toda a humanidade”.

Por serem as ferrovias o transporte de excelência, o rodoviarismo no país era pouco significativo nesse então, tendo havido somente a inauguração de uma rodovia durante o Império, a União Indústria em 1861, que foi a primeira estrada pavimentada da América Latina, ligando Petrópolis a Juiz de Fora. E mais nenhuma outra até 1926, quando foi inaugurada a Rio-Petrópolis (Paula, 2000).

Foi justamente a partir dessa década que a ideologia das rodovias começou a fazer parte dos interesses de alguns governantes brasileiros e seus intelectuais orgânicos. Em 1926, o então presidente Washington Luís – que dá nome a importantes rodovias – disse que “governar é abrir estradas”, indicando o início daquilo que se tornaria, algumas décadas depois, a ideologia dominante nos transportes. Em 1927, o engenheiro Paulo de Frontin lança um documento sobre

os transportes públicos, onde as rodovias não deveriam mais ser alimentadoras das ferrovias, como era proposto até então, mas deveriam se tornar desbravadoras (Paula, 2000). A partir daí, a ideia de progresso começou a vincular-se às rodovias, passando a identificar as ferrovias a um passado arcaico, decadente, assim como a economia agroexportadora.

Cabe lembrar que apesar dessas movimentações iniciais de interesses pelas rodovias, elas somente se tornam o meio de transporte hegemônico a partir dos anos 1950-60, com o governo Juscelino Kubistchek (JK) e a ditadura empresarial-militar. Antes disso, as estradas de ferro viveram seu auge no transporte de passageiros e havia o reconhecimento da primazia ferroviária nos transportes.

No Plano de Viação de 1931, primeiro projeto nacional para os transportes aprovado oficialmente, após vários não oficiais, desde 1838, se reconhecia que a ferrovia e a navegação marítima e fluvial eram os meios, por excelência, de transportes a baixo preço, para grandes volumes de tráfego, em grandes distâncias (Paula, 2000, p. 126).

É a partir de 1945 que as modificações começam a acontecer efetivamente, quando intensificam-se as construções rodoviárias, não de forma a integrá-las aos outros modais, mas em uma espécie de competição intermodal. De acordo com a historiadora Dilma Andrade de Paula (2000), um dos fatores que contribuiu para que o empresariado desse preferência às rodovias foi a impossibilidade da Europa continuar exportando materiais ferroviários ao Brasil, por conta da Segunda Guerra Mundial. Outra questão que favoreceu a expansão do rodoviarismo foi a compra de materiais automotores usados, vendidos pela Europa no pós-guerra aos países dependentes:

[...] os norte-americanos terem levado um contingente de veículos automotores para a Europa, inclusive equipamentos de terraplenagem, destinados a desobstruir as estradas, equipamento este que, após a guerra, foi vendido a preços irrisórios e com grande prazo de pagamento aos países periféricos, sendo o Brasil um dos principais caudatários desse material. Dessa forma, a abundância de materiais referentes à construção rodoviária sedimentava o preexistente caminho em favor dessa modalidade de transporte (Paula, 2000, p. 132).

No II Congresso de Engenharia e Indústria, realizado em 1946, alguns engenheiros propuseram a criação de uma comissão para rever o antigo Plano de Viação, de 1934. A ideia deles era favorecer as estradas de rodagem e deixar em segundo plano as estradas de ferro, devendo as últimas serem construídas estritamente em casos que apresentassem importância econômica ou militar.

Após alguns entraves na Câmara que paralisaram o projeto apresentado, o engenheiro Edson Passos, que compunha a comissão, apresentou um projeto substitutivo ao original, que foi aprovado e se tornou o Plano de Viação de 1951. Nele, o objetivo citado anteriormente foi

mantido: as ferrovias teriam papel secundário e a prioridade seria dada às rodovias. Diante disso, curioso é pensar que, atualmente, Edson Passos é o nome de um bairro na cidade de Mesquita, onde há a estação de mesmo nome, pertencente ao ramal Japeri.

Em abril de 1950 foi realizada uma conferência de embaixadores americanos, proposta pelo governo brasileiro, e dela surgiu a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico (CMBEU). Tal comissão tinha como interesse desenvolver e financiar projetos infraestruturais, sobretudo nas áreas de transporte e energia elétrica, visando a industrialização massiva do país. Dela, resultou um diagnóstico sobre a economia brasileira, que se tornaria a base para o futuro Plano de Metas do governo JK e onde constava a recomendação da extinção de ramais ferroviários antieconômicos. Retomaremos isso mais adiante.

Naquela ocasião, o nacional-desenvolvimentismo dava a tônica das decisões políticas no país. Interessados no avanço da industrialização para superar os problemas do subdesenvolvimento brasileiro, os agentes governamentais buscavam favorecer os investimentos do capital estrangeiro na economia. Embora houvesse grupos com caráter mais nacionalista, na defesa do controle estatal sobre a infraestrutura, não havia firme oposição aos investimentos externos. Também é naquele momento que surge o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), em 1952, a partir da recomendação do CMBEU, buscando viabilizar o financiamento estrangeiro e dar garantia creditícia externa.

Ao mesmo tempo em que seu governo respondia aos interesses rodoviaristas em curso, Getúlio Vargas alertava para a preferência que vinha sendo dada às rodovias em detrimento das ferrovias, no lugar de haver uma conexão entre ambas. Um ano antes de seu suicídio, em Mensagem Presidencial ao Congresso Nacional (Brasil, 1953, p. 154-5), Vargas realizou o seguinte discurso:

No campo dos transportes terrestres, por exemplo, essa atitude se traduz numa decidida preferência pela rodovia – em detrimento da ferrovia – mesmo nos casos em que, tecnologicamente, a estrada de ferro seja a melhor solução, como quando trata de atender a um volume ponderável de carga ou de passageiros, a distâncias consideráveis. [...] A recriação do sistema nacional de transportes terrestres está sendo feita, assim, em grande parte, sob o **signo do automóvel**, mesmo que isso possa implicar em desembolsos muito maiores e, em certos casos, com menor rendimento. **E o Poder Público é induzido a chamar a si os investimentos mais importantes, isto é, a construção da via, além de sua conservação, o que alivia consideravelmente o custo aparente da exploração de tal meio de transporte, tornando-o mais atrativo para o particular do que, no exemplo, o ferroviário.** (grifos nossos)

Com o suicídio de Vargas e o fim do mandato pelo seu vice, Café Filho, as eleições consagraram Juscelino Kubitschek o novo presidente da República, em 1956. Sabendo-se da importante relação entre o governo JK e a indústria automobilística, consideramos necessário analisar seu governo e seu Plano de Metas. Diferente do que costuma-se pensar, a entrada da indústria automobilística no Brasil envolveu alguns embates entre governantes brasileiros e montadoras estrangeiras, não tendo sido um simples aceno de JK ao capital estrangeiro, cuja resposta teria sido imediata e positiva (Paula, 2000).

Apesar do interesse brasileiro em ampliar o automobilismo, montadoras como Ford e General Motors negavam sua instalação em massa no Brasil³, porque não viam aqui um mercado atrativo e criticavam as condições das estradas. Diante disso, a saída encontrada pelo governo foi a de estabelecer uma política de incentivo financeiro às indústrias automobilísticas estrangeiras, ao mesmo tempo em que restringia o mercado de importação de veículos, através de taxas cambiais. No contexto, foi criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), de 1956, que “tinha como objetivo atrair os investidores estrangeiros e coordenar a divisão de tarefas entre o empresariado local ligado ao setor de autopeças e o setor multinacional das montadoras” (Paula, 2000, p. 145).

Esse grupo executivo foi um dos vários criados durante o governo JK, onde formaram-se administrações paralelas, nos termos de Paula (2000, p. 142), que tiveram o intuito de implementar o Plano de Metas via decretos, ultrapassando as longas tramitações no Legislativo e as disputas envolvidas no processo. Isso impulsionou o cumprimento das metas no tempo estabelecido.

Além das ações presidenciais, intelectuais orgânicos do rodoviarismo, como o deputado federal Francisco Saturnino Braga (PSD-RJ), contribuíram intensamente para a consolidação desse tipo de transporte, formando até mesmo uma “bancada rodoviária” na Câmara, como denominou a crônica política da época (Abreu e Beloch, 1984, p. 444 *apud* Paula, 2000, p. 154).

Por outro lado, em 1957, temos a estatização das ferrovias com a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), vinculada ao Ministério dos Transportes e que tinha como objetivo administrar as estradas de ferro federais. Fruto das recomendações do relatório da CMBEU. Assim, o Estado assumia para si o papel de conduzir as linhas férreas brasileiras, com

³ Já havia uma unidade montadora de carros e caminhões da Ford (1919) e da General Motors (1925) no país. (Paula, 2000, p. 143)

o patrimônio de 18 empresas formando a nova rede. Essa *holding* estatal foi criada para resolver as perdas financeiras das ferrovias, que passavam por déficits operacionais e defasagem tecnológica. Em geral, as ferrovias brasileiras apresentaram esse padrão: elas surgem a partir dos empreendimentos privados, mas são estatizadas pelas dificuldades envolvidas na gestão ferroviária e pelo baixo lucro obtido (Paula, 2001).

Com base em especialistas no Plano de Metas, Paula (2000) explica que o investimento, em peso, na indústria automobilística foi muito favorecido pelo seu papel estratégico de impulsionar outras metas, como a meta da borracha, da siderurgia e dos metais não ferrosos, além de visar atrair mais capital estrangeiro e de articular todo o sistema produtivo brasileiro. Sobre as metas no sistema de transportes, o setor ferroviário teve um saldo muito abaixo do previsto, enquanto as rodovias ultrapassaram o estipulado. Temos, então, os seguintes resultados:

Tabela 1 – Resultado das metas ferroviárias e rodoviárias em porcentagem

Meta	Resultado (%)
Reaparelhamento de ferrovias	76
Construção de ferrovias	39,4
Pavimentação de rodovias	124
Construção de rodovias	124,8

Elaboração própria. Fonte: Gomes, 1991, p. 60 *apud* Paula, 2000, p. 160

Dessa forma, o governo JK foi, de fato, um grande impulsionador da industrialização brasileira e dos empreendimentos feitos em torno das estradas de rodagem, o que ressalta o sucesso de seu lema dos 50 anos em 5. Em seu livro *Por que construí Brasília*, Kubistchek fala que “Não se conquista uma terra se não se tem acesso a ela. E a estrada é um elemento civilizador por excelência” (*apud* Paula, 2000, p. 151), tal frase coroa toda a fase de integração da indústria automobilística e das estradas no Brasil. Para a autora:

Sem dúvida, a indústria automobilística e de construção de obras públicas funcionaram como poderosas alavancas de acumulação de capital e de concentração de renda numa esfera pequeníssima da população brasileira. Tudo isso coordenado e capitaneado pelos seguimentos empresariais encastelados junto ao Estado. Cada vez mais a civilização do automóvel ganhava corpo, priorizando o transporte individual em detrimento do coletivo. Cada vez mais o Brasil tornava-se dependente da extensão e conservação de rodovias e, conseqüentemente, usando e abusando do petróleo como combustível principal e provocando catastróficos efeitos ambientais, dentre outras conseqüências. (Paula, 2000, p. 152)

A construção de estradas de ferro também envolvia grandes custos e longos períodos de maturação dos investimentos. Assim como esse e outros motivos apontados para ocorrer o

predomínio rodoviário, os seguimentos do rodoviarismo no Brasil também se valeram de questões relativas ao trabalho. A fragmentação da categoria de trabalhadores rodoviários permitiu não só baratear o frete do que transportavam, como também sua força de trabalho. Situação diferente do que ocorria com os ferroviários, que tinham sindicatos fortes e eram muito bem articulados. A título de exemplo:

Em maio de 1963, na Revista dos Transportes, os ferroviários eram acusados de fazerem greves pelo reajuste salarial e redução da jornada de trabalho, além de se mobilizarem contra o fechamento de alguns ramais "paralisados em virtude da ausência de qualquer sentido econômico, para não falar das despesas que acarretam para a empresa" (Paula, 2001, p. 13).

Esse cenário de luta se altera com a repressão da ditadura empresarial-militar. Mas antes de passarmos a esta fase da história brasileira, vale realizar algumas breves considerações sobre a categoria ferroviária.

Desde seus primórdios, os ferroviários desenvolveram fortes traços de luta que foram incorporados ao longo de sua história, conforme o avanço das forças produtivas e das organizações. Ao tratar sobre a origem da política social brasileira, Gracyelle Costa (2020) coloca em evidência ferroviários, portuários e marítimos como as três categorias que primeiro acessaram sistemas securitários, articulando ao momento de gestação dessas profissões.

Em meados do século 19, os ferroviários eram em sua maioria homens negros, cativos, livres ou libertos, que para resistir às condições de exploração a que estavam submetidos, construíram sociedades de ajuda mútua, conjugando elementos de organização africanos e brasileiros, visando a autoproteção do grupo. Isso revela, também, como raça e classe já eram colocadas em movimento nesse momento.

As lutas e formas de resistência trabalhista ganharam novos contornos conforme transitamos ao modo de produção capitalista e essas três profissões tornaram-se a vanguarda da luta sindical no Brasil. Por isso, não é de se estranhar que uma categoria organizada desde sua gestação seja também a primeira a acessar as Caixas de Aposentadoria e Pensão (CAPs), a partir de 1923, sendo estendida três anos depois às outras duas categorias anteriormente citadas.

Ao longo das décadas, os ferroviários seguiram atuantes nas lutas de seu tempo. Quando houve a tentativa de golpe em 1961, onde os militares tentaram impedir a posse de João Goulart, os ferroviários do Rio de Janeiro realizaram 12 dias de greve contra o golpe. Em 1964, no grande comício da Central do Brasil, a categoria compareceu em peso. Quando os militares

realizaram, enfim, o golpe em 1º de abril, os ferroviários se entrincheiraram na base do Sindicato da Leopoldina em Duque de Caxias e as lideranças sindicais foram duramente perseguidas (Stampa, 2011, p. 47-8).

O que temos com a ditadura empresarial-militar é a continuidade dos projetos que vinham desde o governo JK, intensificando-se aqui a desativação de ramais antieconômicos, com a criação do Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos (GESFRA), de 1966. O que se observa na história é que os interesses dos grupos econômicos dominantes sempre estiveram acima dos interesses da população, onde não importava se os ramais atendiam regiões longínquas, em que o único meio de transporte eram as ferrovias, eles precisavam cumprir alguma função econômica, em sentido estrito, ou militar. Se não o fizessem, deveriam ser desativados. E foi o que aconteceu.

A extinção dos ramais tinha por base os relatórios da CMBEU, que consideravam as ferrovias “deficitárias, desnecessárias, arcaicas e antieconômicas” (Paula, 2001, p. 7) e mesmo ocorrendo protestos contra as desativações, a repressão militar não permitia grandes movimentações. “Não por acaso, o quinquênio mais ativo da erradicação foi durante o período de maior acirramento ditatorial, de 1966 a 1970” (Paula, 2001, p. 14), conclui a autora.

Com *os ventos do norte soprando* o neoliberalismo na América Latina a partir do golpe no Chile em 1973, inicia-se uma nova fase do capitalismo no mundo que desaguará em novas rodadas de privatização. Com a reabertura democrática, o Brasil passa por avanços sociais consagrados na Constituição de 1988, mas que ocorrem juntamente com a chegada do neoliberalismo no país. Nos transportes, a RFFSA passa por um desmembramento entre a administração do transporte de cargas da administração do transporte de passageiros. Segundo Inez Stampa (2011, p. 82), essa medida foi crucial para preparar a privatização das ferrovias, pois,

acabou por colocar a RFFSA na rota de poderosos interesses econômicos privados, pois o transporte de cargas é fundamental para a realização efetiva dos lucros de determinadas empresas. Essa medida tornava o transporte ferroviário de passageiros vulnerável, tendo em vista que, com a ascensão do transporte rodoviário e aéreo, esse modal apresentou um declínio bastante significativo a partir da década de 1960.

Em 1984, o governo federal cria a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), visando a modernização, expansão e implantação de sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos, e a melhoria dos setores produtivos e da vida da população nos centros urbanos. Quanto à RFFSA, onze anos depois, o governo de Fernando Henrique Cardoso promoveu sua

desestatização, que estava incluída no Programa Nacional de Desestatização desde 1992, pelo governo Collor de Mello.

A Constituição de 1988 e seus princípios constitucionais relativos a descentralização dos serviços públicos possibilitou a modificação na administração e gestão dos transportes ferroviários. Vinculada ao Ministério dos Transportes, o papel da CBTU foi rapidamente modificado, e seu objetivo passou a ser o de transferir os sistemas que estavam sob sua responsabilidade para os governos estaduais.

A estadualização parecia atender à necessidade de aproximação da gestão dos trens urbanos, objetivando estar mais perto das necessidades dos usuários e, assim, prestar melhores serviços, por meio da integração de trens urbanos aos demais modais de transporte. Quanto à União, esta ficaria com a incumbência de instituir políticas e diretrizes para o transporte coletivo. Mas os acontecimentos tiveram um outro rumo. (Stampa, 2011, p. 88)

O protocolo assinado em 1992 entre Estado e União para efetivar a estadualização contou com o entusiasmo do governo Leonel Brizola, na tentativa de sanar os problemas relacionados aos transportes. A transferência, contudo, só foi efetivada em 1994, no governo Marcello Alencar. Mesmo que esse processo tenha sofrido diversas críticas, denúncias sobre o planejamento precário e disputas dos rumos, protagonizadas pelo Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil e pela Associação dos Engenheiros Ferroviários (Aenfer), a marcha seguiu a todo vapor.

Em 22 de dezembro de 1994 foi criada a Companhia Fluminense de Trens Urbanos (Flumitrens), responsável por administrar e gerir os trens urbanos no Estado do Rio de Janeiro. A estadualização dos trens foi envolta em problemas de planejamento, constatados por técnicos e engenheiros da ferrovia e das Universidades. No Rio de Janeiro, não foram considerados a realidade da Região Metropolitana – onde os trens atendiam 80% da população –, nem o setor de transportes e, menos ainda, a viabilidade financeira do Estado arcar com os custos do sistema ferroviário fluminense, incluindo aí novos/as 8.500 trabalhadores/as transferidos/as para a administração estadual e o pagamento com recursos estaduais. Nada disso foi levado em conta no momento da estadualização e os problemas decorrentes vieram à tona nos anos subsequentes (Stampa, 2011).

Três anos depois, a privatização do sistema foi aprovada. No segundo semestre de 1997, o governo de Alencar “lançou um Programa Estadual de Desestatização, no qual inseria todos os sistemas de transporte de passageiros que estavam sob a responsabilidade do Executivo, no estado, aí incluídos o sistema de trens de passageiros da RMRJ, o Metrô e a Companhia de

Barcas da Baía de Guanabara – CONERJ” (Stampa, 2011, p. 92). Com isso, estava aberto o caminho para a concessão do transporte fluminense de massas à iniciativa privada.

Stampa (2011) chama atenção para a celeridade do processo da fragmentação da RFFSA, nos anos 80, até a criação da Flumitrens. Aqui destacamos a celeridade que houve em todo o processo, até a privatização dos trens, metrô e barcas. Em pequenos intervalos, boa parte dos transportes foram concedidos à iniciativa privada, a despeito da resistência das trabalhadoras e dos trabalhadores da ferrovia e de usuários/as do serviço. Em julho de 1998, a empresa que comprou em leilão o direito de assumir a Flumitrens, foi a SuperVia, controlada por um grupo espanhol. Dia 1º de novembro, a empresa iniciou as operações, com um contrato no prazo de 25 anos.

Em 1999, a pedido da Secretaria de Planejamento do Estado, após um ano do início da concessão à SuperVia, a Coppe/UFRJ realizou uma análise aprofundada sobre o edital e o contrato de concessão e constatou diversos aspectos que exigiam pouco da empresa vencedora em detrimento do interesse público. Não cabe aqui detalharmos os resultados da análise, mas um destaque a ser feito são as condições favoráveis de pagamento dadas à empresa, fazendo mais parecer um subsídio a concessionária:

[...] na data do leilão deveriam ser pagos, à vista, 30% do preço mínimo da outorga da concessão, acrescido de 100% do preço da transferência dos materiais em almoxarifados, admitindo-se nesse pagamento a utilização de cotas do Fundo de Privatização do Estado do Rio de Janeiro, até o montante de R\$5 milhões. O valor restante, correspondente a 70% do preço mínimo, seria pago após 5 anos de vigência do contrato, em 240 parcelas mensais, iguais e sucessivas, sem qualquer incidência de juros e sujeitas apenas a variações anuais, de acordo com o IGP-M (Stampa, 2011, p. 102).

Em termos da força de trabalho ferroviária, preparando o “terreno” para a privatização, entre 1994 a 1997, dos 8.500 trabalhadores citados anteriormente, 5.100 foram afastados, por meio de Programa de Demissão Voluntária (PDV), transferências ou demissões. É o que Stampa (2011, p. 94-5) considera como “saneamento das estatais”, onde ocorrem demissões em massa e terceiriza-se o trabalho em serviços como limpeza, bilheteria, e outros, para reduzir os encargos da futura empresa compradora. Quando da chegada da SuperVia em 1998, havia somente 3.200 trabalhadores/as. Esse processo de redução continuou e, até 2005, mais 1.400 trabalhadores/as foram dispensados.

Ao longo do tempo, a redução do quadro de profissionais qualificados, em quantidade suficiente, para realizar as manutenções e reparos nos trilhos, bem como a redução dos recursos destinados a melhoria da malha ferroviária, ocasionou diversos acidentes, sobretudo

descarrilamentos, atropelamentos e colisões, extensamente documentados. O relato a seguir é esclarecedor da situação precária em que se encontravam os trens e das estratégias adotadas pela SuperVia para lidar com isso, colocando a responsabilidade dos possíveis acidentes sobre o trabalhador:

Os trens deviam andar numa velocidade média de 70 km/h como manda o contrato. Mas a SuperVia manda operar com velocidade muito menor para evitar acidentes por conta da manutenção deficiente. Tanto é que tem diversas placas de circulação a 20 km/h, porque o risco de acidente grave é grande. Fizeram isso para botar a culpa na gente, se passarmos um pouco mais rápido nos trechos mais preocupantes. (Maquinista empregado na SuperVia, 2007 *in* Stampa, 2011, p. 98).

Além disso, as condições no trilho e de sinalização muitas vezes eram prejudicadas pelos furtos de cabos de cobre, que nos dias atuais continuam ocorrendo com frequência, mas é um problema que acontece, pelo menos, desde os anos 2000. À época, os cabos de cobre, cujos furtos encontravam seu local de venda nos ferros-velhos, já poderiam ser substituídos pelos cabos de fibra ótica, o que não foi adotado pela SuperVia e o problema persiste até os dias atuais, somado a tantos outros.

Buscando articular o sistema de transportes fluminense à história da Baixada Fluminense e sua classe trabalhadora, realizaremos, agora, algumas considerações acerca da formação baixadense e sua atualidade, evidenciando a ligação intrínseca do território com os trens.

2.2 Baixada sobre trilhos: de Campos à Belém, da Central à Japeri

A Baixada Fluminense é um território pertencente à região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro (RMRJ) e sua formação tem ligação direta com a construção das ferrovias. Como dissemos na primeira seção, foi nesse território que surgiu a primeira estrada de ferro do Brasil (E. F. Mauá) em meados do século 19, ligando o porto de Mauá à Raiz da Serra de Petrópolis. O projeto foi construído com capital estrangeiro, teve alto custo e visava atender as demandas da lavoura cafeeira de Minas Gerais.

Já a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II (CEFDP II) assumiu um papel mais preponderante em termos de importância econômica e social. Construída a partir de 1855, a ferrovia ligou Campos (atual Central do Brasil) à Belém (atual Japeri), inaugurando seu primeiro trecho em 1858, que ligava Campos à Queimados. Esse empreendimento atendeu sobretudo a uma necessidade de escoamento da produção cafeeira do Vale do Paraíba e também

contou com altas somas de capital estrangeiro, tornando-a a maior empresa do Império, ultrapassando o capital do Banco do Brasil (Silva, 2021, p. 48-9).

Antes das ferrovias, o transporte das sacas de café e outros produtos era feito por meio de burros e bois, conduzidos por escravizados no percurso, o que retirava cerca de 20% da força de trabalho masculina do Vale do Paraíba (Benchimol, 1992, p. 46). Com o auge do café no mercado mundial, somado ao fim do tráfico negreiro, os fazendeiros buscaram ocupar os escravizados na produção cafeeira, evitando seu desgaste em outras atividades e ampliando a produção. Isso torna as ferrovias uma solução para alguns desses problemas:

As ferrovias contribuíram, assim, para adiar a inevitável escassez de mão-de-obra, proporcionando uma "sobrevivência" às fazendas escravistas do vale, onde todos os braços puderam se dedicar exclusivamente à lavoura de exportação. Multiplicaram a rapidez e capacidade de transporte e reduziram o custo de produção (o preço do transporte ferroviário era seis vezes menor que o do animal). Asseguraram, finalmente, preços mais elevados para o produto no mercado internacional. (Benchimol, 1992, p. 46)

Tem-se, então, que as estradas de ferro surgiram na Baixada Fluminense como subsidiárias à exportação do café, via sua distribuição pelo porto do Rio de Janeiro. Ao abordar a reconstrução histórica da Baixada, José Cláudio Souza Alves (2020) apresenta que seu posicionamento geográfico a definiu como uma região intermediária, ou seja, de passagem entre a capital e o interior do estado do Rio, além de fazer ligação também com os estados de São Paulo, Minas Gerais e outros. Dessa forma, a Baixada contribuiu pouco no cultivo do café, mas foi essencial no seu escoamento, dando origem, inclusive, a uma "elite de atravessadores":

Assim, o impacto do café se deu principalmente na reativação do circuito fluvial da Baixada, através da produção que vinha de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Bahia e interior do estado e se dirigia ao porto do Rio de Janeiro para exportação. No orçamento da província, as taxas sobre o café dos outros estados significavam uma elevação razoável da receita. Nos portos e freguesias da Baixada, as fortunas se faziam com o simples transacionar com o café, na sua compra, venda, armazenagem e transporte, fazendo surgir uma elite de grandes atravessadores. (Alves, 2020, p. 94)

Em 1821, 11.155 pessoas da região eram escravizadas, o que equivalia a 59,7% do total, e em 1840 chegou a 62% (Alves, 2020), revelando a relação da Baixada com as formas de acumulação vigente, via exploração da força de trabalho escravizada. Em meados do século, durante o desenvolvimento dos trilhos na região, o trabalho assalariado começou a ser empregado e os chineses foram os responsáveis por construir o trecho que ligou Queimados à Belém (Japeri).

Os impactos ocasionados ao meio ambiente, pela extração de lenha necessária a ferrovia, bem como o fato dela ter sido construída em cima de terrenos alagados, contribuiu

para formar pântanos que foram propensos à proliferação de doenças e, assim, ocorreu uma epidemia de cólera que atingiu a população escravizada local. Além disso, a malária também se disseminou entre os trabalhadores chineses, levando a morte mais de 5 mil deles em nove meses de trabalho. Segundo Alves (2020, p. 96):

Nos 15 primeiros dias ela (a cólera) matou 121 pessoas, em sua maioria escravos que trabalhavam no transporte fluvial. Era só o começo dos 23 anos em que ela permaneceria na Baixada. Mas não ficou sozinha: a malária, de forma ainda mais ampla, passou a congarçar como a verdadeira rainha dos pântanos.

No primeiro capítulo, ressaltamos brevemente as condições similares de exploração em que viviam trabalhadores/as escravizados/as e livres, o que é reforçado nessa passagem, em que tanto os trabalhadores escravizados como os chineses foram expostos a condições insalubres de trabalho. Contudo, é importante destacar que mesmo livres e estrangeiros, os chineses eram vistos como “escravos amarelos” pelos senhores da Baixada, o que contribuiu para justificar o mesmo tratamento dispensado.

Com o declínio da economia agroexportadora no Vale do Paraíba, seus efeitos recaíram sobre a região intermediária que era a Baixada. Com isso, na virada do século, as classes dominantes que ali atuavam encontraram na citricultura a saída para manter o poder econômico da região, utilizando extensas terras para produzir laranjas. Ainda que não houvesse um plano municipal voltado a esse empreendimento, houve incentivos por parte de Nilo Peçanha, primeiramente enquanto governador (1903-1906) e, depois, como presidente (1909). Os laranjais, símbolos da história baixadense, se tornaram atrativos aos capitais da metrópole, tanto pela sua localização como pelo seu escoamento via os trens (Alves, 2020).

Além disso, a região foi ampliando-se a medida em que ocorriam mudanças consideráveis na cidade do Rio de Janeiro durante as reformas promovidas pelo prefeito Pereira Passos em conjunto com a União, nos anos de 1902 a 1906. Com seu projeto aburguesado, Passos promoveu uma remodelação urbana com viés higienista que impactou de forma desigual a população. Com isso, os residentes de baixa renda do centro do Rio migraram para as favelas e o subúrbio cariocas e para a Baixada Fluminense, aglomerando-se às margens dos trens ou nos loteamentos ao longo das rodovias, e nos pequenos núcleos industriais que começavam a se desenvolver no território. Para Alves (2020, p. 108-9):

As novas funções do Rio só seriam possíveis com as novas funções da Baixada. O “solar” Rio de Janeiro encontrava o seu *noir* definitivo, uma Baixada afastada o suficiente das suas belezas naturais a ponto de não prejudicar o *boom* imobiliário e próxima o bastante para permitir o ir e vir diário do insubstituível trabalhador.

Passos se inspirou nas reformas de George-Eugène Haussmann, chefe de departamento do imperador Napoleão 3º, que foi responsável pela demolição de grandes partes da cidade de Paris para a construção de avenidas e outros empreendimentos vultosos, na tentativa de construir uma cidade opulenta, de prosperidade burguesa. Engels, ao relatar as modificações urbanas ocorridas nos centros europeus, influenciadas por Haussmann, mostra uma realidade europeia facilmente identificada com o que ocorreu na cidade do Rio de Janeiro no início do século 20:

Resulta daqui que os operários vão sendo afastados do centro para a periferia, que as moradias dos proletários, de uma maneira geral os pequenos apartamentos, tornam-se gradativamente escassos e caros, muitas vezes impossíveis de encontrar, e que nestas condições a indústria de construção civil, a quem os apartamentos de aluguel elevado oferecem à especulação um campo muito mais vasto, não construirá senão excepcionalmente residências para operários. (Engels, 1979, p. 2-3 *apud* Benchimol, 1992, p. 244)

Enquanto isso, a classe dominante da Baixada Fluminense vivia momentos de prosperidade econômica com base nos laranjais, chegando ao seu auge em 1935, o que a fez ser considerada a “Califórnia brasileira”, em alusão ao papel preponderante da laranja na economia do estado estadunidense. Na região, o trabalho assalariado voltava-se sobretudo para essa produção, junto com o trabalho das famílias locais, que executavam serviços secundários relacionados à produção das laranjas.

Mas, tendo a Europa como seu principal mercado consumidor ainda em 1941, o avanço da Segunda Guerra Mundial ocasionou a queda da produção pela impossibilidade de escoamento, a partir da falta de transportes marítimos estrangeiros para a exportação do produto, dos quais o Brasil era dependente. Frente a mais essa decadência econômica, a saída encontrada pelos donos das extensas terras de cultivo foi o loteamento destas (Alves, 2020, pp. 104, 106).

Favorável aos loteadores, bem como ao capital imobiliário e industrial, a estratégia adotada pelo Estado foi a de implantar uma tarifa única para as ferrovias, reduzindo o gasto dos trabalhadores com o transporte para que fosse investido nas suas habitações. Inicialmente, os terrenos eram vendidos a baixos preços pela infraestrutura incipiente na Baixada, com pouco acesso ao saneamento básico e à água, por exemplo. A municipalidade também permitiu que diversas obras fossem executadas, cobrando taxas baixas e sem grandes imposições legais, cenário totalmente oposto ao controle e à burocracia da municipalidade carioca nas suas áreas centrais.

Dos anos 30 até o início dos anos 60, ocorreu um verdadeiro *boom* populacional na Baixada, onde a região saiu dos seus 140.600 habitantes em 1940, para 360.800 em 1950, chegando aos 891.300 habitantes no início dos anos 60. Além do incentivo para o pagamento dos terrenos e das construções, citado anteriormente, outros fatores contribuíram para esse cenário de crescimento populacional:

As obras do DNOS a partir da década de 1930, através do Serviço de Saneamento da Baixada Fluminense; a eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil, a partir de 1935; a tarifa ferroviária única no Grande Rio; a construção da Avenida Brasil, em 1946; a criação do Serviço de Malária da Baixada Fluminense, em 1947; e a abertura do Rodovia Presidente Dutra, em 1951, associavam-se às medidas de valorização das áreas centrais da cidade do Rio e a consequente expulsão dos mais pobres, destacando-se a construção da Avenida Presidente Vargas, em 1944 (Alves, 2020, p. 116).

Assim, a Baixada se reconfigurava enquanto região intermediária, mas agora como local de moradia de trabalhadores/as que encontravam seu meio de subsistência na cidade do Rio de Janeiro. Dependente de transportes como os trens, e incentivados a ocupar áreas ao redor deste, a população baixadense foi se condensando em espaços cada vez menores e construídos de modo quase anárquico. Sobre essa população e sua relação com o Rio, diz Alves (2020, p. 118):

A população residente passava a estabelecer sua relação pendular com o núcleo central da cidade do Rio de Janeiro e com os subcentros do subúrbio carioca, como Madureira e Cascadura. Em 1958, partiam de Nova Iguaçu diariamente 18.309 pessoas. Apesar da elevação de 16 para 114 composições diárias, que passaram a trafegar pela linha férrea a partir da eletrificação, os atrasos e a má qualidade do transporte muitas vezes obrigavam a população a usar os ônibus. A grande maioria, porém, dependia do preço subsidiado das passagens ferroviárias, mantidas em 2 cruzeiros antigos, entre 1944 e 1963. Na média, 61,45% dos que exerciam a função de comerciante na Baixada trabalhavam fora do município onde residiam, em 1950. Para os que trabalhavam como industriários, este índice elevava-se para 75,73%.

Tais dados são interessantes para observarmos as mudanças e continuidades de séculos e décadas atrás até os dias atuais. A população do território cresceu, os transportes, em alguma medida, adquiriram qualidade, embora tenham permanecido diversos problemas, e as condições de trabalho modificaram-se. No próximo tópico, falaremos de aspectos importantes da contemporaneidade.

2.3 Baixada contemporânea: Uma parte do que somos

Tendo feito um panorama histórico da Baixada, realizaremos alguns apontamentos introdutórios que dizem respeito ao território na atualidade. Em termos geográficos, a Baixada é composta por treze municípios: Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaguaí, Japeri, Magé, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, São João de Meriti e Seropédica. E é a mesorregião com a segunda maior concentração populacional do Estado

(22%), sendo a primeira a capital. Isso significa que de cada cinco habitantes do ERJ, um mora na Baixada. (Rodrigues *et al.*, 2024b)

Segundo dados do Censo 2022 do IBGE, a população do território é de mais de 3 milhões de pessoas, composta por maioria de população negra, que se constitui também como o grupo socialmente mais subalternizado, com menor renda e escolaridade, refletindo a situação generalizada da questão racial no território brasileiro. Os municípios com maior percentual de população negra são Japeri (69,43%), Belford Roxo (66,59%) e Queimados (65,02%). Já os povos indígenas constituem apenas 0,1% da população na maior parte dos municípios.

Em termos de desenvolvimento regional, compreendemos que não devemos reduzir a Baixada ao senso comum de cidades-dormitório⁴. Apesar da região gerar apenas 12% dos empregos de carteira assinada do ERJ, há uma diversidade de trabalhos formais e informais que permitem a circulação de pessoas dentro do próprio território, seja entre uma cidade e outra, seja dentro de suas próprias cidades, contribuindo para desmistificar a ideia de que toda a Baixada vai para a capital do Rio trabalhar, embora este movimento ocorra e seja parte do nosso objeto de pesquisa. Por isso, é importante articular a estrutura produtiva baixadense ao escopo do trabalho, ainda que de forma breve.

Em relação ao movimento pendular, entendido aqui como o deslocamento de pessoas que residem em um município e trabalham em outro (Ojima *et al.*, 2015), os dados apresentados na tabela abaixo nos ajudam a complexificar a análise:

⁴ Cidades em que sua população se desloca para exercer funções importantes em outra cidade central, retornando para casa apenas para dormir.

Tabela 2 – Dados sobre movimento pendular do Censo 2010 (matriz de origem-destino: movimento pendular)

Cidades de Origem	Locais de Destino			
	A própria cidade	Demais cidades da Baixada	Cidade do Rio de Janeiro	Outros Destinos
Belford Roxo	46%	17%	35%	0%
D. de Caxias	69%	3%	28%	0%
Guapimirim	77%	2%	9%	11%
Itaguaí	82%	1%	16%	0%
Japeri	42%	13%	44%	0%
Magé	69%	9%	19%	2%
Mesquita	38%	22%	40%	0%
Nilópolis	47%	9%	42%	1%
Nova Iguaçu	62%	6%	30%	0%
Paracambi	79%	8%	11%	0%
Queimados	49%	14%	37%	0%
S. J. de Meriti	50%	10%	40%	0%
Seropédica	72%	7%	20%	0%

Fonte: Carusi, Pero e Mihessen (2016) *apud* Rodrigues *et al.* (2024b)

Sabendo-se das contradições da realidade, destacamos que, embora nos treze municípios o deslocamento para trabalhar na capital seja de menos de 50%, a cidade do Rio de Janeiro ainda é um grande pólo empregador da Baixada Fluminense, evidenciado inclusive pelas próprias lotações diárias nos trens, vans e ônibus com destino ao Rio. E mesmo com deslocamentos abaixo de 50%, em alguns municípios as porcentagens são altas, como é o caso de Japeri (44%), Nilópolis (42%), Mesquita e São João de Meriti (40% ambos). Já os municípios em que esse deslocamento é menor são Itaguaí, Paracambi, Guapimirim e Seropédica, com os maiores deslocamentos realizados dentro de seus respectivos limites territoriais (mais de 70%).

Outro fator a ser levado em conta na análise do dado é a concentração populacional desses municípios. No Censo de 2010, Nova Iguaçu contava com 796.257 habitantes, ou seja, ter 30% dessa população se deslocando à cidade do Rio indica uma grande soma de pessoas (mais de 230 mil), por se tratar de um município de grande porte. Então por mais que a Baixada não possa ser reduzida à condição de cidades-dormitório, uma vez que parte dos residentes não sai de seus municípios a trabalho, outra parte considerável de sua população está inserida nesse contexto, vivendo boa parte de seus dias e de sua vida na cidade do Rio e nos deslocamentos casa-trabalho-casa.

Em relação à estrutura produtiva, o território conta com algumas especializações que destacaremos a seguir, com base nos dados sistematizados e analisados no Boletim

Socioeconômico da Baixada (Rodrigues *et al.*, 2024b)⁵. Nele, não foram examinados os empregos informais, embora se reconheça que parte da população baixadense esteja inserida nesses trabalhos – sobretudo a partir das contrarreformas trabalhistas e da intensificação dos vínculos por conta própria, que aumentaram 20% no país entre 2012 e 2019 segundo dados da PnadC⁶, além da difusão de uma ideologia “empreendedora” que tem crescido e contribuído para um mercado de trabalho cada vez mais difuso e informal. Mas houve um destaque para alguns desses campos informais:

Há exemplos na agricultura, com atividades da agricultura familiar especialmente – mas não apenas – em Nova Iguaçu, Duque de Caxias e Magé. Também há exemplos de aglomerações industriais informais, como é o caso da produção de calçados em pequenas fábricas de fundo de quintal, conhecidas como casquitas, na região do Lote XV, em Belford Roxo. Inclusive no segmento de serviços existem exemplos, como é o caso de inúmeros profissionais de marcenaria que trabalham por conta própria em Duque de Caxias. (Rodrigues *et al.*, 2024b, p. 8)

Já em relação aos empregos formais, o Boletim se estruturou a partir de três especializações: atividades de âmbito estritamente local, nichos de potencial estratégico e atividades de alta relevância. Além disso, destaca-se que três municípios da Baixada geram renda ou empregos maiores que seu porte populacional, são elas Duque de Caxias, Itaguaí e Seropédica. Todas elas estão ancoradas em algum pólo econômico, como a Refinaria Duque de Caxias (Reduc), o Porto de Itaguaí e o campus central da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), respectivamente.

Em relação às atividades de âmbito estritamente local, elas se caracterizam por ter baixo valor agregado e serem desempenhadas de forma difusa por todos os municípios, e estão compreendidas pela administração pública e pelos serviços básicos de educação, saúde e transporte. Juntas, constituíram mais de 200 mil dos empregos formais na Baixada em 2022.

Os nichos estratégicos, por sua vez, são considerados pelos autores como especializações produtivas capazes de satisfazer a demanda local e realizar vendas externas à Baixada, o que atrai novas rendas ao local. Os cinco nichos estratégicos analisados foram: fabricação de madeira e móveis, refino e produção de plásticos, serviços de TI, extração e fabricação de produtos minerais não-metálicos e indústria de bens de capital e construção naval.

Já as atividades de alta relevância são aquelas capazes de “atrair nova renda para a Baixada e disseminá-la, na forma de salários, para a população em geral. Três grandes cadeias

⁵ Desenvolvido pelo projeto de extensão do Grupo de Estudo em Economia e Desenvolvimento da Baixada (GEEDB), da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ).

⁶ IBGE (2021). Microdados da Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílios Contínua 2021. Rio de Janeiro.

produtivas foram mapeadas: a indústria alimentícia, a indústria de produtos químicos e o sistema de serviços de logística” (Rodrigues *et al.*, 2024b, p. 7).

Tabela 3. Atividades econômicas de alta relevância na Baixada em 2022

Aglomerações de Alta Relevância	Principais Atividades Econômicas	Nº de Empregos Formais em 2022	Principais Localizações
Indústria Alimentícia	Produtos de Carne (bovinos, suínos, aves e pescado)	2.622	Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Seropédica
	Produtos a Base de Farinha (trigo, mandioca, milho etc.)	3.665	
	Fabricação de Alimentos Prontos	695	
	Outros	498	
Indústria Química	Cosméticos, Perfumaria e Artigos de Higiene Pessoal	2.039	Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Belford Roxo e Japeri
	Produtos de Limpeza	1.225	
	Resinas, Elastômeros e Tintas (Petroquímica)	1.491	
	Outros	1.611	
Sistema Produtivo de Logística	Comércio Atacadista	28.456	Duque de Caxias, São João de Meriti, Nova Iguaçu, Queimados, Belford Roxo e Itaguaí
	Transporte de Cargas	20.503	
	Serviços de Apoio ao Transporte	8.004	

Fonte: Rodrigues *et al.*, 2024b

Ao olhar para o sistema produtivo de logística, temos que o comércio atacadista gera 28.500 mil empregos na região, o que torna a Baixada um dos principais eixos dessa atividade no ERJ. O transporte de cargas, por sua vez, emprega 20.503 pessoas na Baixada e é realizado sobretudo nas rodovias que ligam a Baixada ao Rio. A Via Dutra e a BR-040 fazem da região um espaço de interesse para a construção de um grande sistema logístico, consolidando as estradas de rodagem como local privilegiado para o transporte.

O fato de caminhões, ônibus e veículos automotores em geral serem os principais meios de transporte, de cargas e passageiros, utilizados no Brasil atualmente, contribuem para o aumento de diversos problemas que tem relação direta com o rodoviarismo. Aqui, cabe destacar que, sobretudo no capitalismo, qualquer empreendimento de grande infraestrutura ocasionará efeitos adversos e prejudiciais ao meio ambiente e à vida das pessoas. Os trens também contribuíram para problemas ambientais, de saúde e de habitação, como foi constatado anteriormente quando da construção dos ramais. Contudo, os níveis constantes de poluição do ar, sonora e outras, causados pelos transportes que circulam nas estradas, sejam eles individuais – com cada vez mais incentivos para aquisição – ou coletivos, são inegavelmente piores e tem contribuído drasticamente para prejudicar o clima e o meio ambiente.

Hoje, a crise climática é um problema de primeira importância, e favorecer alternativas de transporte com menos concentração de gases poluentes, como os próprios trens, torna-se tarefa indispensável, porém, a avidez pelo lucro seguirá ditando e ameaçando a vida das espécies na terra enquanto o modo de produção e reprodução da vida não for modificado. Sobre os problemas causados pelos transportes terrestres, diz Stampa (2011, p. 82-3):

Refiro-me aos inaceitáveis níveis de poluição do ar, causada pelas descargas dos veículos rodoviários, sobretudo ônibus e caminhões, poluição sonora e aumento do caos urbano devido ao grande número de veículos particulares e coletivos, o que ocasiona grandes congestionamentos, além de outros inconvenientes contribuem para a queda da qualidade de vida, como os tempos totais de transporte que, em alguns casos, no Rio de Janeiro, atingem mais de três horas de duração em um só sentido, além do alto custo das tarifas que, hoje, têm valor maior que o de uma passagem de ônibus municipal.

Como colocado pela autora, tanto o tempo de deslocamento como o preço das passagens recaem diretamente sobre a classe trabalhadora que acessa os meios de transporte no Estado do Rio de Janeiro. O Rio é a metrópole com o 4º pior tempo de deslocamento do mundo (67 minutos), segundo Relatório do Moovit. Outras duas metrópoles brasileiras também aparecem entre as 10 primeiras, são elas Recife (64 minutos) e São Paulo (62 minutos), em 6º e 8º lugar, respectivamente⁷.

Embora a diferença do tempo de deslocamento entre Rio de Janeiro e São Paulo seja de 5 minutos a mais para o Rio, se compararmos a extensão territorial e a concentração populacional em ambas as metrópoles, a situação fluminense torna-se ainda mais complicada. São Paulo, embora lide com maior contingente populacional, garante melhor acesso ao transporte de trilhos ao proporcionar integração intermodal direta entre trens e metrô, sem cobrar o custo das passagens separadas, como ocorre no Rio, além de possuir uma rede complexa desses transportes, com diversas estações, chegando a cidades interioranas, diferente do Rio que possui apenas cinco ramais e três extensões nos trens, e três linhas de metrô. Outra questão importante é que parte do sistema de transporte paulista é estatizado, o que também contribui para melhorar sua qualidade.

Em continuidade, diante do cenário exposto até aqui, trataremos agora do objeto principal do presente trabalho: a superexploração da força de trabalho no tempo de deslocamento das trabalhadoras e dos trabalhadores baixadenses via os trens da SuperVia.

⁷ Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/01/24/rio-e-a-4a-pior-cidade-do-mundo-em-tempo-medio-gasto-no-transporte-publico-revela-pesquisa.ghtml>

2.4 “Imagine quem vem lá de Japeri”: A superexploração da força de trabalho no tempo de deslocamento de trabalhadores/as baixadenses

Como visto na primeira seção, a superexploração da força de trabalho faz com que nas economias dependentes o fundo de consumo esteja muito abaixo do necessário para a reprodução da classe trabalhadora, o que impacta diretamente seu fundo de vida. Um dos mecanismos da superexploração é o aumento do valor histórico-social da força de trabalho sem pagamento correspondente, que pode ser evidenciado nos longos tempos de deslocamento ao local de trabalho sem aumento da remuneração pelo tempo despendido. Segundo o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), trata-se de mais uma forma de prolongar o desgaste físico-psíquico das/dos trabalhadoras/es (Luce, 2012, p. 136).

Ao comparar a mobilidade urbana nas economias centrais e dependentes, Luce (2018, p. 125) constata que, mesmo havendo problemas nos países centrais em relação à mobilidade urbana, cada vez mais sob a “égide da *civilização do automóvel*”, as segundas estão muito distantes das primeiras, medindo em termos de índice de mobilidade urbana comparada, extensão das redes de metrô e o tempo médio de deslocamento de casa ao trabalho, além da qualidade do transporte utilizado.

Outra questão verificável na comparação entre economias distintas é como, nas dependentes, a produção e disseminação dos automóveis provoca uma cisão entre a estrutura produtiva e a necessidade das massas, como no caso brasileiro. Enquanto na Europa e nos Estados Unidos os automóveis não substituem os transportes sobre trilhos, sendo estes utilizados até mesmo pelas suas classes dominantes, nos países dependentes esse “divórcio” ocorre (Luce, 2018).

O automóvel individual, inclusive, assume ares de solução frente ao problema do transporte público precarizado, sem integração, de alto custo, visando garantir algum nível de conforto – a despeito dos estresses ocasionados por um trânsito cada vez mais caótico – à parcela da classe que pode comprá-lo. Por outro lado, é inimaginável pensar a classe dominante brasileira utilizando nossos trens, que, no Rio, por exemplo, são destinados a transportar, sobretudo, pessoas negras e pertencentes às parcelas mais empobrecidas da classe, aos seus destinos periféricos.

Parafrazeando a música *33 destinos de D. Pedro II*, interpretada pela sambista Jovelina Pérola Negra, imaginar quem vem lá de Japeri é pensar que quanto mais distantes dos centros comerciais e urbanos, maior o tempo de deslocamento e, conseqüentemente, maior o desgaste físico e psíquico resultante desse tempo prolongado nos transportes públicos. Segundo dados de 2013 organizados pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan)⁸, os/as trabalhadores/as de Japeri gastam em média 3 horas e 6 minutos no deslocamento casa-trabalho-casa. “Isto equivale a 12,5% de seu tempo de vida ou 15 horas semanais, 60 horas mensais, 660 horas anuais e 19.980 horas para um tempo de vida laboral de 30 anos” (Luce, 2018, p. 125).

Conforme aponta o mesmo documento da Firjan, o município de Nova Iguaçu concentra “51,8% da população ocupada com deslocamentos acima de 30 minutos”, tendo média de 2 horas e 44 minutos gastos (Sistema Firjan, 2016, p. 1), o que indica parte considerável do dia dessa população tomado pelo capital. E embora o documento não revele os principais meios de transporte utilizados, podemos inferir que parte dessa população se desloca via os trens, cuja situação atual abordaremos mais à frente.

Falar de uma contrapartida de remuneração pelo tempo de deslocamento se torna ainda mais difícil quando estamos diante de um cenário em que as/os trabalhadoras/es precisam custear o transporte com seu próprio salário e/ou utilizam boa parte do salário nos transportes públicos pela falta de integração direta entre os modais e pelo aumento exorbitante das tarifas.

A título de exemplo, mais de 177 mil moradores de Belford Roxo tem 30% do salário comprometido pelos custos com os transportes públicos⁹. Sabendo-se que existe o vale-transporte pago pelas empresas aos/às trabalhadores/as, esse cenário pode estar relacionado a situações como: trabalhadores informais que precisam custear seu transporte por conta própria, ou a longa distância do local de trabalho e a necessidade de custear três passagens ou mais, enquanto algumas empresas garantem o pagamento de apenas uma ou duas passagens, bem como o gasto com passagens para além do trabalho, envolvendo aí também os dependentes familiares.

⁸ Vale ressaltar que a Firjan limitou a Baixada Fluminense a 9 municípios, sendo eles: Itaguaí, Japeri, Mangaratiba, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados e Seropédica. Ou seja, incluiu Mangaratiba e desconsiderou os municípios de Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Magé e São João de Meriti. O presente trabalho não se utiliza da delimitação apresentada pela Firjan, mas ainda assim considera relevantes os dados apresentados pela Federação.

⁹ Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2024/08/12/mais-de-1-milhao-de-moradores-do-grande-rio-comprometem-ao-menos-25percent-do-que-ganham-com-transporte.ghtml>>

Tratando sobre o montante de bens incorporados no consumo dos/as trabalhadores/as, Osorio (2018) explica que a limitação desses bens não necessariamente tem relação com uma pobreza absoluta – visto que são incorporados novos bens na cesta ao longo da história –, mas sim com o consumo deficiente de alguns deles, fazendo a força de trabalho se reproduzir em condições anormais. Nesse caso,

A existência de salários abaixo do valor da força de trabalho faz com que, pela necessidade de obter certos bens-salários [...], a própria obtenção desses bens implica deixar de atender a outras necessidades vitais, como, por exemplo, comer menos carne, verduras e frutas, ou então reduzir o dinheiro disponível para gastos com médicos, dentistas ou remédios (Osorio, 2018, p. 493-4)

Na reportagem citada anteriormente, dois relatos exemplificam o que Osorio trata. Uma das entrevistadas, Giovana da Silva Fernandes, professora da rede pública, utiliza parte do salário para se transportar, fazendo com que sua alimentação fique prejudicada: "Eu preciso me alimentar bem, pela minha saúde e pra render bem no trabalho. Pra não ir lá e cair na frente dos alunos. Mas aí eu priorizo a minha filha, a alimentação dela".

Outro entrevistado é Marcos Bruno Borges, prestador de serviços em uma clínica da família no Centro do Rio e morador de Duque de Caxias, que depende de três conduções para chegar ao trabalho. O salário mínimo que recebe não permite que ele durma todos os dias em casa por conta do gasto que teria com as passagens, fazendo com que passe a semana no abrigo popular da Praça Mauá. Ambos os entrevistados são pessoas negras, moradoras da Baixada Fluminense.

Pensando além do gasto com o transporte, sabe-se que, mesmo havendo aumento dos salários de forma a tornar o fundo de consumo mais suficiente no atendimento às necessidades humanas, ou estar mais próximo de atender o valor histórico-moral da força de trabalho, há um limite em relação ao fundo de vida, visto que “o desgaste físico-psíquico só poderá ser regenerado mediante repouso, não bastando mais compensá-lo com o incremento de valores de uso acessados” (Luce, 2018, p. 159). Por isso, não só o pagamento correspondente, como também a redução no tempo de deslocamento é fator imprescindível para uma maior qualidade de vida.

Tratando do serviço de trens urbanos no Rio de Janeiro, gerido e controlado pela SuperVia, temos uma situação de calamidade no transporte. Operante desde 1998, a SuperVia completou, em 2023, os 25 anos de concessão previstos no seu primeiro contrato. Uma das contrapartidas previstas ali, era o aumento da capacidade diária de transporte de passageiros de 300 mil para dois milhões, em cinco anos, além da realização de obras infraestruturais.

Em 2010, o controle acionário da SuperVia passou para a Odebrecht TransPort, que ficou com 60% da concessionária, enquanto os 40% restantes foram para a Mitsui, empresa japonesa que controla a Guarana Urban Mobility Incorporated (GUMI). Nesse mesmo ano, o governo Sérgio Cabral renovou a concessão por mais 25 anos. E a partir de 2019, a Mitsui passou a deter quase 90% do controle acionário da SuperVia.

Em todos esses anos, o serviço foi deteriorando e a empresa foi constantemente multada pela falta de investimentos necessários para a melhoria dos trens, assim como pediu recuperação judicial, sobretudo durante a pandemia, em que viu a queda drástica no número de passageiros e o contínuo aumento de suas dívidas. Segundo laudo preliminar da Central Logística, estima-se “em quase R\$300 milhões o total que a concessionária deixou de injetar na melhoria dos serviços de 2010 a 2020”¹⁰. O cenário não poderia ser outro de quase completo colapso dos trens urbanos.

Um dos problemas da privatização é buscar a máxima extração de lucro de serviços básicos que impactam a vida de milhares de pessoas, tratando-os como um grande jogo de negócios, nesse caso, os trens. Por isso, a retomada do controle estatal torna-se imprescindível como um primeiro passo para reorganizar os trens no Rio de Janeiro e melhorar a qualidade do serviço.

Em 2022, a Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj) instaurou uma Comissão Parlamentar de Inquérito para analisar os problemas relativos ao sistema ferroviário, a CPI dos Trens, que aprovou seu relatório final, por unanimidade, com recomendações ao governo do Estado. A CPI propôs que o governo decidisse entre a reestatização do serviço ou a criação de um novo modelo de licitação. Em entrevista, o relator Waldeck Carneiro (PSB) disse considerar que “a experiência de privatização do sistema fracassou”, embora uma das recomendações aprovadas no relatório tenha sido “o investimento na qualificação e modernização do sistema de trens com os recursos da privatização da Cedae”¹¹, demonstrando a falta de uma direção política definida em relação as privatizações, e priorizando interesses mais imediatos.

Daí em diante, seguiram-se diversos impasses e disputas envolvendo a SuperVia, a Justiça e o Governo do Estado, intensificadas em 2023, quando a empresa comunicou que não iria continuar operando os trens, por falta de recursos para cumprir os investimentos exigidos

¹⁰ Disponível em: <<https://aenfer.com.br/2023/04/29/historico-da-privatizacao-dos-trens-no-rj/>>

¹¹ Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/10/10/cpi-dos-trens-da-alerj-aprova-relatorio-final-e-recomenda-reestatizacao-do-sistema-ou-novo-modelo-de-licitacao.ghtml>>

pelo Estado. Em resposta, o atual Secretário Estadual de Transporte, Washington Reis, deu entrevistas chamando o serviço prestado pela SuperVia de “péssimo” e alegando que o Estado quebraria o contrato de concessão e assumiria os trens¹². Sentindo-se “ameaçada publicamente”, a concessionária recorreu à justiça para garantir que o contrato fosse respeitado¹³.

Após mais de um ano de imbróglis judiciais, no final de 2024, o governo de Cláudio Castro assinou um contrato de transição com a SuperVia para que o serviço seja entregue ao Estado em seis meses, enquanto o governo busca outra empresa para assumir os trens. Fundamental seria que a luta de classes no Estado conseguisse encampar a pauta da reestatização dos trens, reconhecendo que seria a melhor gestão para recuperar condições básicas de manutenção desse transporte.

No que se refere ao deslocamento da população, pesquisas recentes revelaram que 14,53% alteraram a forma de deslocamento no pós-pandemia, sobretudo trabalhadores/as que tem maior renda e escolaridade, demonstrando mais desigualdades no acesso a serviços de qualidade¹⁴. Quem pode, paga por um deslocamento melhor e mais seguro, diferente daqueles que não conseguem acessar outras opções. O principal motivo apresentado para as mudanças são o desemprego (23,61%) em primeiro lugar, mas também a mudança de local de trabalho (19,61%) e a adoção de regime híbrido ou remoto de trabalho pelas empresas (19,35%), os dois últimos correspondendo à maior renda e escolaridade.

No caso da SuperVia, houve uma queda em relação ao período pré-pandemia, quando a empresa transportava cerca de 600 mil por dia e hoje transporta por volta de 300 mil/dia, voltando ao cenário parecido com o de 1998, quando a empresa assumiu os trens fluminenses. Os gráficos abaixo revelam as mudanças no deslocamento de 2019 para 2023 em número de viagens por mês.

¹² Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/blog/edimilson-avila/post/2023/07/01/governo-do-rj-diz-que-supervia-nao-cumpriu-obrigacoes-de-investimentos-e-pede-transicao-rapida-e-pacifica-na-gestao-dos-trens.ghtml>>

¹³ Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/08/08/supervia-tj-cassa-liminar-que-impedia-o-governo-do-rj-de-suspender-concessao.ghtml>>

¹⁴ Programa de Engenharia de Transportes (PET) da Coppe/UFRJ.

Gráfico 1. Número de viagens/mês (média) - 2019



Gráfico 2. Número de viagens/mês (média) - 2023



Reprodução: Jornal Extra. Fonte: PET Coppe/UFRJ.

A partir dos gráficos, podemos inferir que cerca de 3 milhões de viagens mensais que antes eram realizadas pelos trens passaram a ser realizadas pelas vans, que atualmente custam R\$3,00 (três reais) a mais do que os trens (já contando com a tarifa social do Bilhete Único. O custo total é de R\$15,45 para as vans e R\$7,05 para os trens). Consideramos que as questões que certamente impactam a escolha e contribuem para essa preferência dada as vans é o sucateamento dos trens, ocasionando atrasos constantes, infraestrutura precária, lotação, bem como a reduzida sensação de segurança, visto que os furtos, assaltos e arrastões acontecem com certa frequência nos trens, tendo ocorrido 90 casos de assaltos e arrastões só no primeiro semestre de 2023¹⁵, embora o convívio com a violência não seja novidade nesse meio de transporte.

Nos anos 2000, segundo dados do Sindicato de Ferroviários e de notícias divulgadas em jornais, o tráfico e a violência estavam em, pelo menos, metade das estações de trens no município do Rio de Janeiro (Stampa, 2011). Atualmente, o ramal Belford Roxo é um dos que

¹⁵ Fonte: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2023/07/6676552-supervia-conta-90-ocorrencias-de-assaltos-e-arrastoes-no-primeiro-semester-de-2023.html>>

mais sofre com a presença armada de traficantes e milicianos. Em notícia recente, divulgada em dezembro de 2024, a operação de nove estações do ramal foi paralisada, pois 600 metros de cabos foram roubados por 10 homens armados, durante a madrugada ¹⁶.

Essa situação também não passou despercebida pela cultura popular. No samba anteriormente citado, *33 destinos de D. Pedro II*, a questão da violência também aparece: “O ‘trombadinha’ quase sempre se dá bem [...] Não é tão mole andar de pingente no trem”. Tais evidências são a expressão das dificuldades relativas à segurança pública no Estado do Rio de Janeiro, que fazem parte do cenário cotidiano dos/as trabalhadores/as. Não entraremos de forma pormenorizada no assunto, mas consideramos importante o destaque.

Assim, havendo a possibilidade de optar por outro meio de transporte, aparentemente mais seguro, em geral, as pessoas o farão. Com esse exemplo, temos mais uma vez a vitória do rodoviarismo sobre o ferroviarismo.

Somados à teoria, os dados aqui trabalhados solidificam aquilo que propusemos como objeto de estudo: a superexploração da força de trabalho no tempo de deslocamento de trabalhadores/as baixadenses. Buscando problematizar análises reducionistas e colocar em movimento a realidade, que é complexa e contraditória, objetivamos evidenciar como o fundo de vida e de consumo dessa população está sendo apropriado também quando falamos do seu deslocamento ao trabalho. No nosso caso, analisando a situação concreta do tempo de deslocamento da classe trabalhadora baixadense ao Rio de Janeiro pelos trens da SuperVia.

Nossa preocupação primordial ficou centrada na classe trabalhadora baixadense, usuária dos trens, mas não podemos deixar de citar a categoria de trabalhadores/as ferroviários que também padecem das condições precárias nos trens e nas relações trabalhistas estabelecidas com a SuperVia, assim como devemos lembrar trabalhadores/as camelôs e artistas que utilizam os trens para realizar seu meio de subsistência e sofrem as consequências de um espaço cada vez mais esvaziado e hostil aos seus intentos.

Essa é mais uma das tantas evidências de como o capital se utiliza do nosso tempo e das nossas condições físico-psíquicas para garantir seu lucro em detrimento de vidas. Por isso, a categoria da superexploração da força de trabalho torna-se indispensável para entender a

¹⁶ Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2024-12/roubo-de-cabos-fecha-nove-estacoes-de-trens-no-rio-de-janeiro>>

realidade de formações econômico-sociais dependentes e situações concretas como a que abordamos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das análises realizadas no presente trabalho, levando em consideração o capitalismo dependente, os padrões de reprodução do capital e a superexploração da força de trabalho, entende-se que a forma como os deslocamentos são realizados no Estado do Rio de Janeiro têm vinculação direta com os interesses capitalistas mais gerais e locais. E são mais uma das várias expressões de como a superexploração da força de trabalho atua, ao demonstrar a apropriação dos fundos de vida e de consumo da classe trabalhadora baixadense à capital do ERJ no deslocamento casa-trabalho-casa, que chega a três horas diárias em alguns casos.

Constatamos que a mudança no padrão de reprodução trouxe consigo mudanças significativas nos transportes, sendo um processo ocorrido em âmbito mundial. Os trens, que foram os meios privilegiados para o deslocamento no padrão de reprodução agroexportador, tiveram seu papel modificado para o surgimento e a prevalência do rodoviarismo no padrão de reprodução seguinte, o industrial, que hoje, no padrão exportador de especialização produtiva, apresenta-se por meio do incentivo à motorização individual. Embora no capitalismo central os automóveis também ganhem cada vez mais espaço, isso não significa que os transportes públicos percam o seu, com queda na qualidade e/ou no uso, diferente do que ocorre aqui, evidenciando o “divórcio” entre as necessidades do capital e das massas no capitalismo dependente.

Sobre a produção e o consumo de automóveis, a indústria automobilística garantiu a hegemonia estadunidense, contando com uma maior especialização no processo de trabalho, ao combinar o método taylorista ao fordista, que inovava a partir da linha de montagem, especialização, produção em massa, redução de preços e propaganda voltada ao consumo de massas. Denominado de Americanismo e fordismo por Antonio Gramsci, esse fenômeno se encarregou não apenas de criar um novo modelo de produção, como criou também uma nova cultura e um novo tipo de trabalhador, com base na coerção moral e persuasão, necessários ao sucesso do americanismo (Gramsci, [1934] 2008). Dessa forma, não só a subsunção real do trabalho foi ampliada, como também a ideologia consumista em função dos automóveis, que, muitas vezes, proporciona maior *status* e prestígio social ao seu possuidor, sobretudo no Brasil, onde esse bem ainda não é acessado por parte da massa trabalhadora.

No debate sobre o território, articular a Baixada Fluminense do passado e dos dias atuais nos permitiu identificar algumas mudanças e permanências. Embora não mais se constitua

como um local de passagem entre regiões, parte da Baixada acaba sendo local intermediário entre a compra-venda de parte da força de trabalho que serve à capital do Estado, o que demonstra a relação construída entre centro e periferia. Apesar disso, os dados sobre o movimento pendular de trabalhadores/as baixadenses e sobre a estrutura produtiva local nos mostraram que, atualmente, não se pode resumir a Baixada à cidades-dormitório. Por mais que não seja um grande pólo aglutinador de empregos formais, o território destaca-se em alguns setores, como o transporte de cargas, por exemplo. Além de alguns de seus núcleos, como Duque de Caxias e Nova Iguaçu, exercerem função atrativa à força de trabalho de outras cidades da Baixada, a partir da inserção em atividades produtivas variadas.

Outro elemento que buscamos apresentar ao longo do trabalho foi a composição racial brasileira e o racismo antinegro, que incide sobre as condições da força de trabalho, como sua exploração, remuneração, localização territorial e diversos outros aspectos. O fato de um local periférico como a Baixada ser composto majoritariamente por população negra não é algo menor, bem como o fato de ser essa população que está sendo transportada, em peso, nos trens da SuperVia, submetida às condições de degradação sobre as quais tratamos.

Diante de um transporte público precarizado, as soluções que se apresentam no contexto neoliberal não se encaminham para uma organização das massas em busca de melhores condições a todas as pessoas, mas sim soluções cada vez mais individualizadas, onde procuram-se outras alternativas de deslocamento. Tal situação pode ser notada na aquisição de automóveis particulares, como dissemos anteriormente, ou no aumento do uso das vans e na diminuição do uso dos trens, que tem retornado a um cenário de viagens ferroviárias parecido com o de 1998. Outro fator que nos remete ao passado é o retorno dos “surfistas de trem”, jovens que trafegam sobre os tetos e nas laterais dos vagões, correndo o risco de serem eletrocutados e irem à óbito. Os casos de “surfe ferroviário” retornaram e aumentaram em 2024, algo que chama a atenção, pois há anos havia algum controle sobre a situação.

Na tentativa de colocar em movimento a “questão social” e pensar as lutas e resistências da classe trabalhadora em relação aos trens, a ausência de um histórico de luta organizada, protagonizada por usuários e usuárias dos trens, junto da categoria ferroviária e outras, pode ser entendida como uma das lacunas desse trabalho. Até hoje, o que temos são atos pontuais e espontâneos que, embora sejam importantes e necessários, não arrancam grandes vitórias do Estado. Outra lacuna a ser destacada é a escassez de dados relativos à SuperVia e fornecidos

pela própria empresa, limitando informações sobre deslocamentos que ocorrem no ramal Japeri, por exemplo.

No Brasil, temos poucos e fragmentados exemplos em termos de luta pelos transportes. Entre outras movimentações, destacamos o Movimento Passe Livre, presente em alguns estados, além das Jornadas de Junho de 2013, cujo mote inicial era a redução dos preços das passagens de ônibus. Ressaltamos também que atualmente o Estado do Rio conta com dois municípios com Tarifa Zero, Maricá e Paracambi, esse último precursor na Baixada, cuja conquista não é fruto de uma luta unificada e fortalecida em âmbito local, muito menos nacional.

A disputa em torno dos transportes no ERJ conta com organizações como a Casa Fluminense e o Observatório dos Trens, por exemplo. Essa última, fundada por Rafaela Albergaria, militante que se engajou na luta pelos transportes após a morte de sua prima em um acidente causado pela SuperVia. Ambas organizações produzem dados importantes sobre os trens, realizam denúncias e disputam políticas públicas para os transportes no Rio de Janeiro. E embora ressaltamos sua importância, também reconhecemos suas limitações, visto que a partir delas não se constrói uma luta política de massas em favor dos transportes públicos e, conseqüentemente, não se obtém as conquistas que só derivam das lutas sociais organizadas.

Com as privatizações e a desarticulação sindical, também perdemos muito das lutas encampadas por ferroviários e ferroviárias, categoria organizada não somente em torno de suas pautas trabalhistas mais imediatas, como também da sociedade em geral, conforme foi observado. Enquanto filha de mãe e pai ex-ferroviários – que trabalharam na RFFSA e na CBTU, foram transferidos à Flumitrens e saíram no processo de privatização –, acompanho de perto as disputas desses trabalhadores com a Justiça e as lutas já arrefecidas pelo passar do tempo e pelas dificuldades envolvidas. São incontáveis os casos de ferroviários e ferroviárias que faleceram sem receber suas indenizações pela demissão do emprego e outras questões envolvendo a ferrovia.

A partir dos elementos trabalhados, o cenário atual em que se encontram as ferrovias fluminenses é desalentador. Acima das necessidades sociais e amplas das massas, estão os interesses capitalistas que ditam as regras sobre qual a priorização nos meios de transporte. Por sua vez, a conjuntura política fluminense não contribui para fazer frente às tantas precarizações que se apresentam. Hoje, com a crise entre SuperVia e Governo do Estado, estão abertas mais

possibilidades para intervir nos rumos dos trens. Contudo, a classe trabalhadora fluminense, comprimida nos espaços em que circula e cooptada pelos ideais dominantes de seu tempo, incorpora os discursos da ideologia burguesa, que cumprem papel fundamental para seu apassivamento e sua derrota coletiva.

Entretanto, se a história da humanidade é a história da luta de classes, como nos ensinam os clássicos Marx e Engels, essa realidade que agora está dada pode (e deve) ser modificada, a partir da luta, em que pese uma nova correlação de forças favorável a classe trabalhadora, tão vilipendiada no seu dia a dia, cada vez mais individualizada em suas ações e desesperançosa de realizar sonhos coletivos na construção de uma realidade diferente, melhor e possível.

Por isso, no presente trabalho, buscamos, com o “pessimismo da razão”, contribuir para o entendimento sobre os rumos do transporte público no Rio de Janeiro, a partir de uma população e um deslocamento específicos, entendendo as condições estruturais que nos colocam sobre os trilhos desnivelados por onde nos deslocamos. Mas buscamos, também, com o “otimismo da vontade”, contribuir para a compreensão dos elementos envolvidos, visando articular outras direções enquanto povo organizado, que pode (e irá) construir os rumos que nos coloquem sobre sólidos e firmes trilhos, por onde queremos e merecemos caminhar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

33 destinos de D. Pedro II. Intérprete: Jovelina Pérola Negra. Compositor: Jorginho das Rosas, Guará. In: SANGUE bom. Intérprete: Jovelina Pérola Negra. [S. l.]: Som Livre, 1991. (3:21). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=BmzB-qPD71U>. Acesso em: 13 set. 2024.

AENFER. Histórico da privatização dos trens no RJ. Disponível em: <https://aenfer.com.br/2023/04/29/historico-da-privatizacao-dos-trens-no-rj/> Acesso em: 18 dez. 2024.

ALVES, José Cláudio Souza. **Dos barões ao extermínio**: uma história da violência na Baixada Fluminense. 2. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2020.

ÁVILA, Edmilson. Governo do RJ diz que SuperVia não cumpriu com ‘obrigações de investimentos’ e pede transição rápida e pacífica na gestão dos trens. **G1**, Rio de Janeiro, 01 jul. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/blog/edmilson-avila/post/2023/07/01/governo-do-rj-diz-que-supervia-nao-cumpriu-obrigacoes-de-investimentos-e-pede-transicao-rapida-e-pacifica-na-gestao-dos-trens.ghtml> Acesso em: 18 dez. 2024.

BAMBIRRA, Vânia. **O capitalismo dependente latino-americano**. 2. ed. Florianópolis: Insular, [1973] 2013.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos**: um Haussmann tropical. A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XXI. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

BRASIL. Presidente (1951-1954, Getúlio Vargas). **Mensagem Presidencial ao Congresso Nacional**. Rio de Janeiro. 1953. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/publicacoes-oficiais/mensagem-ao-congresso-nacional/mensagem-ao-congresso-nacional-getulio-vargas-1953/view> Acesso em: 8 nov. 2024.

CASTELO, Rodrigo; BRETTAS, Tatiana; ROCAMORA, Guilherme de. A “revolução burguesa” no Brasil na perspectiva da teoria marxista da dependência. **Serviço Social e Sociedade**, São Paulo, v. 146(3), 2023.

COSTA, Emília Viotti da. **A abolição**. 9. ed. São Paulo: Editora Unesp, 2012.

COSTA, Gracyelle. Trabalhadores negros na origem da política social brasileira. **Em Pauta**, Rio de Janeiro, n. 46, v. 18, p. 68-84, 2020.

COUTINHO, Rogério. Rio é a 4ª pior cidade do mundo em tempo médio gasto no transporte público, revela pesquisa. **G1**, Rio de Janeiro, 24 jan. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/01/24/rio-e-a-4a-pior-cidade-do-mundo-em-tempo-medio-gasto-no-transporte-publico-revela-pesquisa.ghtml> Acesso em: 18 dez. 2024.

DIEESE. Apesar dos avanços, desigualdade racial de rendimentos persiste. Boletim especial, novembro de 2024. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/boletimespecial/2024/conscienciaNegra.html> Acesso em: 8 jan. 2025.

DOS SANTOS, Theotonio. **Evolução histórica do Brasil**: da Colônia à crise da Nova República. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, [1995] 2021.

GRAMSCI, Antonio. **Americanismo e fordismo**. São Paulo: Hedra, [1934] 2008.

HARDMAN, Francisco Foot; LEONARDI, Victor. **História da indústria e do trabalho no Brasil**. São Paulo: Global Editora, 1982. (Teses; 6)

LUCE, Mathias. **Teoria Marxista da Dependência**: problemas e categorias – uma visão histórica. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2018.

LUCE, Mathias. A superexploração da força de trabalho no Brasil. **Sociedade Brasileira de Economia Política**, São Paulo, nº 32, p. 119-141, junho, 2012.

MARINI, Ruy Mauro. A dialética da dependência e outros escritos. *In*: TRASPADINI, Roberta; STÉDILE, João Pedro (orgs.). **Dialética da dependência e outros escritos**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, [1973] 2011.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **O Manifesto do Partido Comunista**. São Paulo: Expressão Popular, [1848] 2008.

MARX, Karl. **O 18 de brumário de Luís Bonaparte**. São Paulo: Boitempo, [1852] 2011.

MARX, Karl. **O Capital**: crítica da economia política. São Paulo: Boitempo, [1867] 2013.

MOURA, Clóvis. **Brasil**: raízes do protesto negro. São Paulo: Editora Dandara, [1983] 2023.

MOURA, Clóvis. **Quilombos, resistência ao escravismo**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, [1987] 2022.

NETTO, José Paulo. Cinco notas a propósito da “questão social”. *In*: NETTO, José Paulo. **Capitalismo monopolista e Serviço Social**. 8. ed. São Paulo: Cortez, [1992] 2011.

OJIMA, Ricardo; MONTEIRO, Felipe Ferreira; NASCIMENTO, Tiago Carlos Lima do. Deslocamentos Pendulares e o Consumo do Espaço: explorando o tempo de deslocamento casa-trabalho. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, n. 128, v. 36, p. 133-147, jan./jun. 2015.

OSORIO, Jaime. Padrão de reprodução do capital: uma proposta teórica. *In*: FERREIRA, Carla; OSORIO, Jaime; LUCE, Mathias (orgs.). **Padrão de reprodução do capital**: contribuições da teoria marxista da dependência. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2012. cap. 2, p. 37-86.

O TREM. Intérprete: RZO. Compositor: RZO. *In*: TODOS são manos. Intérprete: RZO. São Paulo: Cosa Nostra Fonográfica, 1998. (4:08). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=_AycHaPQJG0. Acesso em: 13 set. 2024.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de Linha**: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina. 2000. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

PAULA, Dilma Andrade de. Nos trilhos do passado, questionando o presente: a extinção de ramais ferroviários. *In*: IV Congresso Brasileiro de História Econômica e 5ª Conferência Internacional de História de Empresas. São Paulo. 2001.

REIS, João José. **Ganhadores**: a greve negra de 1857 na Bahia. 1a ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

REGUEIRA, Chico. Mais de 1 milhão de moradores do Grande Rio comprometem ao menos 25% do que ganham com transporte. **G1**, Rio de Janeiro, 12 ago. 2024. Disponível em:

<<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2024/08/12/mais-de-1-milhao-de-moradores-do-grande-rio-comprometem-ao-menos-25percent-do-que-ganham-com-transporte.ghtml>>
Acesso em: 10 set. 2024.

RODO cotidiano. Intérprete: O Rappa. Compositor: O Rappa. In: O SILÊNCIO que precede o esporro. Intérprete: O Rappa. [S. 1.]: Warner Music Brasil, 2003. (6:13). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=z4x1uNCQqtk>. Acesso em: 13 set. 2024

RODRIGUES, Adrianno et al. Boletim socioeconômico da Baixada. Rio de Janeiro: UFRRJ. 1. ed., jul. 2024a. Disponível em: <<https://linktr.ee/geedbf>>

RODRIGUES, Adrianno et al. Boletim socioeconômico da Baixada. Rio de Janeiro: UFRRJ. 2. ed., nov. 2024b. Disponível em: <<https://linktr.ee/geedbf>>

SILVA, Raphael. **O dilema do trem das águas**: A Estrada de Ferro Rio d'Ouro entre o abastecimento de água e o transporte de passageiros e mercadorias no Rio de Janeiro, 1875-1906. 2021. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2021.

SISTEMA FIRJAN. Quanto custa o deslocamento casa-trabalho-casa no Estado do Rio de Janeiro? Rio de Janeiro: Sistema FIRJAN, 2016.

SOUZA, Roberta de. Cerca de 69% da população da Baixada Fluminense se declara preta ou parda, aponta Censo do IBGE. **Extra**, Rio de Janeiro, 05 jan. 2024. Disponível em: <<https://extra.globo.com/rio/noticia/2024/01/cerca-de-69percent-da-populacao-da-baixada-fluminense-se-declara-preta-ou-parda-aponta-censo-do-ibge.ghtml>> Acesso em: 10 set. 2024.

SCHIAVINATO, Guilherme. SuperVia: presidente do TJ cassa liminar que impedia o governo do RJ de suspender concessão. **G1**, Rio de Janeiro, 08 ago. 2023. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/08/08/supervia-tj-cassa-liminar-que-impedia-o-governo-do-rj-de-suspender-concessao.ghtml>> Acesso em: 18 dez. 2024.

STAMPA, Inez. **Nos trilhos da privatização**: Ferrovias e ferroviários do Rio de Janeiro em questão. São Paulo: Annablume, 2011.

TREM das onze. Intérprete: Adoniran Barbosa. Compositor: Adoniran Barbosa. In: ADONIRAN Barbosa. Intérprete: Adoniran Barbosa. São Paulo: Continental/WEA, 1964. (3:05) Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=RkkGVgOqPuM>. Acesso em: 13 set. 2024.