

PPGPP
30 ANOS

JOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023

CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUÍS/MA - BRASIL

REIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICA
Formação da Consciência de
Classe na Luta de Hegemonias

CEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS



MOBILIDADE URBANA E A CLASSE TRABALHADORA: um estudo da pós-jornada de trabalho no transporte coletivo na Região Metropolitana de Belém.

Clara Sousa Maria¹

Katia Corina dos Santos Tork²

RESUMO

Esta pesquisa tem por finalidade, compreender a realidade dos trabalhadores assalariados que residem nos municípios que compõem a Região Metropolitana de Belém e que, diariamente, utilizam os ônibus como principais meios de deslocamento no percurso casa-trabalho. Para isto, apresentam-se conceitos e reflexões necessários para colocar o problema em pauta nas discussões. Assim, utilizou-se como método de análise o histórico-dialético, tendo como base para o estudo a revisão bibliográfica. A pesquisa possibilitou a expansão do conhecimento sobre a temática, além de aguçar uma visão crítica sobre os condicionantes que compõem a problemática da mobilidade urbana, aliada à discussão da lógica capitalista que objetiva amenizar as suas contradições impostas na sociedade.

Palavras-chave: Trabalhadores Assalariados. Mobilidade Urbana. Lógica Capitalista.

ABSTRACT

This research aims to understand the reality of salaried workers residing in the municipalities that make up the Metropolitan Region of Belém and who, daily use buses as the main means of displacement between home and work. For this, concepts and reflections necessary to put the problem on the agenda in the discussions are presented. Thus, the historical-dialectical method of analysis was used, based on the bibliographical review. The research enabled the expansion of knowledge on the subject, in addition to sharpening a critical view of the constraints that make up the problem of urban mobility, allied to the discussion of the capitalist logic that aims to alleviate the contradictions imposed on society.

Keywords: Salaried Workers. Urban Mobility. Capitalist Logic.

1 INTRODUÇÃO

¹ Universidade Federal do Pará; Mestranda do PPGSS/UFPA; sousaclara21@gmail.com.

² Universidade Federal do Pará; Mestranda do PPGSS/UFPA; torkkatia@gmail.com.

PROMOÇÃO



APOIO



PPGPP
30 ANOSJOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUÍS/MA - BRASIL

REIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICA
Formação da Consciência de
Classe na Luta de Hegemonias

CEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS



O tema da mobilidade urbana, bem como as condições com que essa mobilidade se apresenta no cotidiano dos trabalhadores, é uma temática que desperta indignações, sendo fundamental o debate sobre o assunto. As condições postas para a classe trabalhadora nos transportes públicos coletivos tendem a provocar um sentimento de insatisfação, o qual, geralmente, se materializa através da superlotação e pelo maior tempo gasto nos coletivos. Assim, compreender os fatores que provocam essa insatisfação social é primordial para o estabelecimento de ações, que possam contribuir para a expansão dessa discussão, bem como, melhorias no deslocamento. Por isso, é importante buscar as raízes históricas do desenvolvimento capitalista e como esse desenvolvimento influencia na realidade dos trabalhadores.

De acordo com a Lei 12.587/2012, seu Art. 1º dispõe que a Política Nacional de Mobilidade Urbana objetiva promover acessibilidade e mobilidade das pessoas, sendo, portanto, um direito dos cidadãos. Contudo, até que ponto este direito está sendo garantido quando se tem uma lógica capitalista que prioriza a metrópole por esta contribuir para a produção e reprodução do capital?

Este questionamento decorre, principalmente, sobre a distribuição socioespacial desigual, que prioriza os espaços da grande metrópole, por esta apresentar as organizações espaciais que valorizam o capital. Tal dinâmica, somada ao processo de industrialização e urbanização, contribuiu para o aumento do volume populacional, em decorrência, sobretudo, dos efeitos da migração. Sendo assim, estes fatores influenciam na organização da mobilidade urbana.

Diante disso, Pero e Stefanelli (2015) destacam que o tempo gasto pelo trabalhador no percurso entre sua residência e seu trabalho é um fator crucial na qualidade de vida deste trabalhador, haja vista que essa realidade afeta diariamente o seu cotidiano. Desse modo, a mobilidade urbana efetua uma influência, ainda que indireta, cheia de significados e rebatimentos no cotidiano e no bem-estar da classe que vive para vender sua força de trabalho.

PROMOÇÃO



APOIO



PPGPP
30 ANOS

JOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023

CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUÍS/MA - BRASIL

REIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICA
Formação da Consciência de
Classe na Luta de Hegemonias

CEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS



Neste sentido, este artigo busca compreender a histórica dinâmica da divisão socioespacial, e qual sua relação com a questão da mobilidade urbana, analisando as desigualdades que influenciam diretamente a realidade dos trabalhadores no percurso entre casa e o trabalho, e quais os impactos que essa realidade impõe aos trabalhadores. Como percurso metodológico, utilizou-se a pesquisa bibliográfica por meio de estudos já realizados sobre a temática.

Assim, com o intuito de desenvolver os argumentos principais do presente trabalho, inicia-se com a discussão do território na acumulação capitalista; em seguida, desenvolve-se um debate sobre a organização da mobilidade urbana de Belém, com ênfase para a caracterização com o que denominamos aqui de pós-jornada de trabalho, assim como os possíveis impactos desse cotidiano na vida dos trabalhadores e por fim, realiza-se uma análise sobre o conteúdo apresentado.

2 O TERRITÓRIO NA ACUMULAÇÃO CAPITALISTA

A partir do século XVIII, o capitalismo ganhou força após dois principais acontecimentos da época: a Revolução Francesa e a Revolução Industrial. Segundo Silva et al (2015), tais revoluções também proporcionaram o fortalecimento da divisão de classes sociais (a burguesia e o proletariado), assim como, expulsão do homem do campo para a cidade, por conta da mecanização da agricultura e a urbanização das cidades. Por isso, Proni (1997, p. 6) afirma que “a gênese do capitalismo compreende a decomposição do feudalismo e no desenvolvimento de novas formas de organização econômica e social”.

Nesse sentido, a dinâmica capitalista insere-se no contexto mundial. A Inglaterra, como pioneira, criou condições para estimular a acumulação industrial por meio da exportação de bens industriais. Ela permitiu, também, que países como França, EUA, Alemanha, Japão e Itália se industrializassem no decorrer do século XIX (PRONI, 1997), por isso é considerada como principal centro industrial e financeiro.

PROMOÇÃO



APOIO



PPGPP
30 ANOSJOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUÍS/MA - BRASIL

REIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICA
Formação da Consciência de
Classe na Luta de Hegemonias

CEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS



No Brasil, por sua vez, a transição para o capitalismo se inicia com a Abolição da escravidão (1888) e com a Proclamação da República (1889), portanto, nos momentos finais do século XIX. Por esta razão, o capitalismo brasileiro é considerado como um capitalismo tardio, pois o país insistiu na produção cafeeira proporcionando as condições de acumulação, pautado na diminuição do valor do café para o mercado internacional e aumentando o valor para o mercado nacional. Isto contribuiu para a geração de capital monetário concentrado nas mãos de determinada classe social, que, posteriormente, poderia transformar-se em investimento industrial.

Diante disso, Júnior (2004) explica que essa contumácia brasileira, pautava-se na dificuldade para instalar outras atividades industriais no país, haja vista que a economia, aqui desenvolvida, vinculava-se a dinâmica da economia agrário-exportadora. Somado a isto, este mesmo autor afirma que na direção estatal estavam inseridos os representantes da agricultura e da cafeicultura, ou seja, tendiam a tomar decisões voltadas de forma prioritária para o desenvolvimento agrário em detrimento do desenvolvimento industrial.

Assim, isto explica o fato desenvolvimentista da indústria expressar papel secundário em relação à agricultura. Em seu livro, Júnior (2004) deixa claro que a produção do café estabelecia a dinâmica do desenvolvimento industrial brasileiro por meio das importações, isto é, somente importava produtos manufaturados europeus se a exportação do café também ocorresse. Portanto, uma política feita para a cafeicultura tem efeitos diretos sobre a indústria.

Além disso, é importante ressaltar que, durante boa parte do período citado neste tópico, até 1930, o movimento migratório, principalmente de estrangeiros, propiciou a implementação do trabalho livre no Brasil. Assim, pode-se afirmar, conforme Junior (2004), que a população brasileira só vai se formar absolutamente, na década de 1930, período o qual inicia-se o processo de industrialização no país.

Desde a transformação da sociedade pelo capitalismo e pela revolução industrial, o trabalho foi tornando-se a peça chave para a acumulação capitalista. Diante disso, Marx (2013), nos chama atenção para compreender que, por mais que

PROMOÇÃO



APOIO



PPGPP
30 ANOSJOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUÍS/MA - BRASIL

REIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICA
Formação da Consciência de
Classe na Luta de Hegemonias

CEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS



a escravidão tenha sido abolida e, por sua vez, ocorresse a inevitável instalação do mercado de trabalho livre, a natureza do capital não deixou de ser a exploração e apropriação do sobretrabalho, o qual representa o período extra que não constitui valor para o operário, somente para o capitalista.

Para fins didáticos, como o objetivo deste trabalho não é fazer um apanhado histórico geral, este artigo partirá, consecutivamente, para a histórica concentração capitalista na Região Metropolitana de Belém. Dito isto, os autores Cardoso e Neto (2013) nos chamam atenção para a importância do papel que a natureza exerceu na ocupação do território amazônico. Segundo eles, os rios foram essenciais tanto para a mobilidade de pessoas quanto de mercadorias, logo, formaram-se as cidades portuárias para facilitar esse vai e vem que movimenta a cidade.

Falar de modernização sem compreender o percurso histórico do capitalismo é esquecer o passado. Contudo, para entender esse contexto, torna-se necessário compreender o processo de modernização a partir do significado de modernidade. Berman (2003) a distingue em três fases, mas é na última, a Revolução Industrial, que o autor evidencia que a cidade de Belém tenta imprimir um estilo de vida moderno. Isto foi possível devido aos altos investimentos tanto do capital privado quanto do próprio Estado. Por isso, já no século XIX, Belém já era considerada um importante centro urbano.

Nesse ínterim, é preciso lembrar que esses investimentos estavam nas mãos de uma classe em ascensão (comerciantes, fazendeiros): a elite urbana de Belém. Com isto, trazendo esta discussão para o século XXI, este contexto não difere do que acontece atualmente. Sombra et al (2018) afirma que, apesar da modernização da cidade, os investimentos tendem a priorizar “a incorporação de capital constante para obtenção de mais-valor relativo” (p. 30), isto é, a redução do valor da força do trabalho por meio dos investimentos em maquinários produzindo mais lucro para o detentor dos meios de produção.

A partir do que foi exposto, nota-se que há uma intrínseca relação com as discussões que envolvem o território, visto que as divisões socioespaciais estão

PROMOÇÃO



APOIO

PPGPP
30 ANOSJOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUÍS/MA - BRASILREIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICAFormação da Consciência de
Classe na Luta de HegemoniasCEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS

essencialmente ligadas na dinâmica de acumulação capitalista. A Sobreacumulação é no sentido de acumulação do capital nos territórios, relacionada com a crise do capitalismo. No momento em que Harvey (2005) expõe este termo, ele afirma que essa sobreacumulação tem relação com o território a partir do momento que o capitalismo sente a necessidade de buscar outras cidades para dar conta do excedente de trabalho e de capital.

Contudo, essa busca não é para investir totalmente como acontece em uma metrópole, mas sim no sentido de ter mais um local para distribuir esse excedente, visto que a lógica capitalista é investir suficientemente em uma metrópole e, nos outros municípios, como fica o excedente, o investimento já é menor por não ter tanta relevância para o capital.

Quanto mais o Estado investe no desenvolvimento do capitalismo no território, mais fortalece a indústria e a infraestrutura. Harvey (2005) nos chama atenção para compreender que é indiscutível que com as contradições da sobreacumulação, novos territórios sejam encontrados para escoar o excedente das mercadorias. Contudo, esta organização pode prejudicar o desenvolvimento capitalista, visto que só é possível ser absorvido a longo prazo ou em gastos sociais, por meio da abertura de novos mercados. Assim, se o Estado não investe na região que não seja considerada metrópole, a sobreacumulação torna-se um problema para o lucro do capital.

Dessa forma, Harvey (2005) destaca que esse circuito do capital propicia a transformação geográfica, e que essa expansão do capitalismo provoca a destruição da paisagem geográfica, desde que ocorra a articulação da classe dominante com a classe política, para formar infraestruturas físicas e sociais apoiadas na atividade econômica. Por isso, a lógica do capital é responsável pelo desenvolvimento geográfico desigual, visto que as áreas que não tem muita relevância para o capitalismo recebe poucos investimentos do estado para o seu desenvolvimento.

Assim, é inegável que o espaço geográfico também sofra influências seguindo a ordem de acumulação do capital. Conseguir enxergar essa contradição é primordial

PROMOÇÃO



APOIO



PPGPP
30 ANOS

JOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023

CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUÍS/MA - BRASIL

REIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICA
Formação da Consciência de
Classe na Luta de Hegemonias

CEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS



para adquirir criticidade e, a partir desta reflexão, compreender a dinâmica do território no atual sistema de produção, e que papel ele exerce nessa lógica capitalista.

A partir desta reflexão, Dias e Loureiro (2019) abordam sobre a questão da territorialização. Para eles, a cidade de Belém passou por um processo de elitização dos espaços que implicam na organização de um público seletivo de acordo com as condições que estes podem contribuir para o capitalismo. Diante disso, esta lógica passa despercebida pela maioria das pessoas, ou melhor, naturalizada.

Conforme Harvey (2004), essas inclinações provocam um questionamento reflexivo partindo de um olhar crítico sobre essa distribuição geográfica, voltada para a produção da riqueza em uma sociabilidade capitalista. Esta discussão nos faz perceber a distribuição socioespacial da RMB, o qual compreende os municípios, além de Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara, Santa Isabel e Castanhal.

Autores como Cardoso, Marinho e Oliveira (2017) escreveram sobre a produção da cidade capitalista. Para eles, a relação entre economia e política, indivíduo e sociedade, meios de produção do capital e da força do trabalho são elementos que contribuem para a formação de uma cidade capitalista. Sob este viés, é possível relacionar esta discussão com os estudos de Lefebvre (1999), em que ele afirma que o processo de segregação evidencia, ao mesmo tempo, a cidade concreta e a imagem da cidade, onde a burguesia aproveita para disfarçar a miséria que esconde a real lógica capitalista.

Partindo dessa perspectiva, a racionalidade do capital sobre os municípios que compõem a RMB, segue a lógica capitalista onde o espaço territorial torna-se o principal provedor e reprodutor no desenvolvimento do capitalismo. Todos os municípios da região exercem um papel na sociabilidade capitalista, que conferem bases para a reprodução e expansão do capital e, ao mesmo tempo, cria e recria as relações sociais desiguais. Contudo, é a cidade de Belém que é considerada a principal cidade da Região Metropolitana, tendo, portanto, as maiores concentrações de indústrias, comércios que movimentam o capital.

PROMOÇÃO



APOIO



PPGPP
30 ANOSJOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUÍS/MA - BRASIL

REIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICA
Formação da Consciência de
Classe na Luta de Hegemonias

CEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS

3 A MOBILIDADE URBANA EM BELÉM E A CARACTERIZAÇÃO DA PÓS-JORNADA DE TRABALHO

Para Teobaldo e Ferreira (2018, p.03) “A mobilidade urbana refere-se às condições de deslocamento nas cidades, o que envolve a circulação de pessoas, veículos, tanto de transporte individual quanto coletivo”. Assim, é necessário compreender em que condições, atualmente, dar-se-á mobilidade dos trabalhadores da RMB que utilizam os transportes coletivos no percurso trabalho-casa, levando em consideração aspectos relacionados a distribuição e redistribuição histórica socioespacial, bem como, o crescimento populacional dos municípios que compõem a RMB nos últimos anos.

Nessa perspectiva, a cidade de Belém caracteriza-se como uma grande metrópole brasileira e, como já exposto anteriormente, a formação das grandes metrópoles brasileiras possuem características relacionadas com a histórica concentração da acumulação capitalista. Com isso, torna-se essencial compreender quais os principais fatores entre a divisão socioespacial dos municípios que compõem a RMB e seus possíveis impactos relacionados com a dinâmica da mobilidade urbana.

Nesse sentido, em um trabalho realizado por Souza e Trindade (2018), apontam para a dinâmica da expansão da RMB, bem como analisam e associam a capital paraense como provedora da relação entre produção e reprodução da força de trabalho, enfatizando que os trabalhadores de outros municípios, que fazem parte da RMB, buscam constantemente a capital para serem inseridos no mercado de trabalho.

De acordo com Carmo e Costa (2017), a RMB acumula uma elevada concentração populacional, serviços e equipamentos urbanos. Contudo, é somente na capital Belém que os serviços e empregos se encontram em maior quantidade, sendo, portanto, incompatíveis e ineficientes com a extensão urbana. Por isso, a cidade tende a caracterizar-se como um espaço de segregação socioespacial que

PROMOÇÃO



APOIO



exclui o direito à cidade da população não inserida no aglomerado urbano concentrado na capital.

De acordo com apontamentos, também já sinalizados por Souza e Trindade (2018), este crescimento e concentração populacional, reverbera de modo direto na problemática da mobilidade urbana, haja vista que, quanto mais se cresce a população dependente dos serviços e empregos concentrados na capital mais pessoas precisarão se deslocar e, conseqüentemente, utilizar os transportes públicos coletivos.

Tabela 1 – Crescimento populacional da Região Metropolitana de Belém

Região Metropolitana de Belém	Anos		Taxa de crescimento
	2010	2021*	%
Belém	1.393.399	1.506.420	8,1112
Ananindeua	471.980	540.410	14,4985
Marituba	108.246	135.812	25,4661
Benevides	51.651	64.780	25,4187
Santa Bárbara	17.141	21.811	27,2446
Castanhal	173.149	205.667	18,7804
Santa Izabel	59.466	72.856	22,5171
		*Estimativa	

Fonte: IBGE, 2010 (Elaboração Própria)

Na Tabela 1, de acordo com dados fornecidos pelo IBGE, busca-se demonstrar e relacionar, de forma estimativa, a taxa de crescimento da população residente nos municípios que compõem a RMB, e, ao interpretar a tabela, convém destacar que os maiores crescimentos estão concentrados nos municípios com maior distância da capital, como Santa Bárbara, Benevides e Marituba. Neste sentido, é reforçado a característica da desigualdade na distribuição espacial, impactando diretamente nos deslocamentos dos trabalhadores que precisam buscar oportunidades de trabalho e serviços polarizados na capital.

De acordo com Oliveira et, al (2013, p.80),” a partir da relação entre transporte e desigualdades sociais, cria-se uma espécie de inserção do indivíduo em um espaço urbano desigual e fragmentado”. Para entender esta desigualdade, buscou-se

PROMOÇÃO



APOIO



PPGPP
30 ANOS

JOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023

CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUÍS/MA - BRASIL

REIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICA
Formação da Consciência de
Classe na Luta de Hegemonias

CEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS



elucidar a questão da desigualdade na distribuição espacial como um fator que dificulta a mobilidade urbana dos trabalhadores que possuem maiores dificuldades nos deslocamentos realizados diariamente entre seu território de moradia e seu local de trabalho.

Assim sendo, em um trabalho realizado por Pontes e Rodrigues (2015), os autores apresentam diferenças presentes nos deslocamentos casa-trabalho nos municípios da RMB e a consideração do tempo gasto como um dos determinantes dessas distinções. Essas questões tornam-se nítidas através de dados, haja vista que o tempo de deslocamento até a capital dos municípios de Ananindeua, Marituba e Benevides excede uma hora de viagem, evidenciando aspectos relevantes da desigualdade socioespacial e questões relacionadas ao trânsito de veículos na RMB.

Nessa perspectiva, de acordo com Pereira e Schwanen (2013), o tempo de viagem é um atributo multifatorial que tem grande relevância e encontra-se presente nas pesquisas e levantamentos realizados por instituições públicas, tendo em conta que existem diversas razões que podem ser associadas a esse fenômeno, bem como o bem-estar das pessoas e os congestionamentos das cidades, tornando essa temática de interesse central, no que diz respeito às possíveis formulações de políticas urbanas e de transporte.

Diante desses aspectos, a chamada pós-jornada de trabalho aqui delimitada, estaria relacionada com esse lapso temporal em que os trabalhadores permanecem dentro dos transportes públicos coletivos. Assim, partindo do senso comum, é notório o contingente de trabalhadores que necessitam diariamente dos transportes públicos coletivos. E essa necessidade está diretamente ligada a diversos fatores, citaremos a nível de exemplo: a renda. Diante deste fenômeno, Pontes e Rodrigues (2015, p.248) debatem que:

“Em termos socioeconômicos, contudo, aqueles que não possuem veículos de uso particular (automóvel de passeio, motocicleta) em seus domicílios são os indivíduos que mais participam dos deslocamentos superiores a duas horas”.

PROMOÇÃO



APOIO



Para Mihessen et al (2014), a viagem trabalho-casa, realizada pela grande maioria dos trabalhadores assalariados dos grandes centros urbanos, é condicionada a algumas etapas, principalmente a necessidade de utilizar os transportes públicos. Dessa forma, é essa massa de trabalhadores de classes sociais consideradas de baixa renda, por habitarem em locais mais distantes dos grandes centros, que vivenciam o ônus da realidade dos congestionamentos, dos atrasos e da desorganização dos transportes.

Macêdo et al (2020) relaciona a questão da mobilidade ao bem-estar na medida em que propõe aos cidadãos a sua autonomia, isto é, quando as pessoas conseguem ir e vir no seu cotidiano, seja para trabalhar, estudar ou lazer. Assim, o tempo gasto no trajeto casa-trabalho incide na qualidade de vida dos trabalhadores, ainda que indiretamente.

Diante disso, Mihessen et al (2014) afirmam que, para os trabalhadores que precisam utilizar os transportes públicos, o tempo gasto durante seu deslocamento entre casa/trabalho é considerado perdido, sendo capaz de gerar implicações na sua qualidade de vida, bem como na sua produtividade e disposição para o trabalho. Assim, além do capitalismo apropriar-se do sobretabalho, a classe trabalhadora ainda tem que enfrentar um tempo, também maior, para chegar na sua residência.

4 CONCLUSÃO

Diante destas reflexões, é essencial compreender a mobilidade urbana enquanto um fenômeno que se expressa cotidianamente nas grandes metrópoles brasileiras. A RMB insere-se nessa realidade como uma grande metrópole que é permeada por desigualdades territoriais e que refletem na autonomia da classe trabalhadora. Com isso, de acordo com Oliveira *et al* (2013), as desigualdades territoriais são inexplicáveis, multifacetadas, refletem e atingem a vida das pessoas em suas diversas atividades e, ainda, diretamente nas correlações mais fortes com sua realidade.

PROMOÇÃO



APOIO



PPGPP
30 ANOS

JOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023

CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUÍS/MA - BRASIL

REIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICA
Formação da Consciência de
Classe na Luta de Hegemonias

CEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS



A mobilidade urbana é caracterizada usualmente como a habilidade ou a facilidade de se locomover. Diante disso, está relacionada com a capacidade das pessoas acessarem serviços e promover o bem estar das pessoas. Assim, buscou-se refletir sobre a característica na RMB, principalmente no que concerne à autonomia de trabalhadores acessarem seus postos de trabalho e conseguirem manter esse proposto bem estar.

Nesse sentido, a partir da reflexão proporcionada pelos autores aqui citados, é nítido a necessidade de compreender a desigualdade socioespacial na realidade da RMB e como essa desigualdade reflete na problemática da mobilidade urbana, impactando de forma direta ou indireta na vida dos trabalhadores. Sendo assim, é essencial apreender essa problemática sob um viés histórico de divisão e concentração capitalista na região norte brasileira.

Diante das argumentações discutidas neste artigo, é válido refletir e pontuar questões que envolvem essa problemática, os quais são fundamentais para contribuir para futuras pesquisas relacionadas com a temática. Posto isto, destacou-se a distância entre os municípios, a concentração empregatícia na cidade de Belém e o maior aumento populacional nos municípios mais distantes da capital. Sendo assim, as discussões foram embasadas nestes três fatores ao identificar que eles ocasionam consequências. Contudo, existem diversos outros condicionantes, os quais não foram abordados nesta pesquisa, que também podem ser observados a partir da problemática da mobilidade urbana, sendo, portanto, uma sugestão para futuros estudos.

Por fim, afirma-se a necessidade de se compreender a dinâmica da mobilidade urbana como um espaço de debate multifatorial, pois revela uma desigualdade social muito permeada por significações históricas que passam, até mesmo, despercebidas por quem as vive. Relatar e problematizar a mobilidade urbana, é deixar claro que o problema existe, e que esse problema, também continua a explorar uma classe que já é tão explorada, a classe trabalhadora.

PROMOÇÃO



APOIO



REFERÊNCIAS

BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido se desmancha o ar:** a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das letras, 2003.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; NETO, Raul da Silva Ventura. **A evolução urbana de Belém:** trajetória de ambiguidades e conflitos socioambientais. Cadernos Metrôpole, vol. 15, núm. 29, janeiro-junho, 2013, pp. 55-75 Pontifícia Universidade Católica de São Paulo São Paulo, Brasil.

CARDOSO, Welson de Souza.; MARINHO, Taynáh de Nazaré Argolo; OLIVEIRA, Luã Gustavo das Neves. **A cidade capitalista e a (re)produção da segregação socioespacial:** um olhar sobre o município de Belém/PA. In: VIII Jornada Internacional Políticas Públicas. Maranhão, 2017.

DIAS, Izabel Nahum; LOUREIRO, Pablo Renan de Souza. A segregação socioespacial nos espaços de lazer em Belém/PA. In: XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana (Simpurb). Espírito Santo, 2019.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005 (Coleção Geografia e Adjacências).

HARVEY, David. L'urbanisation du capital. Actuel Marx, v. 1, n. 35, p. 41-70, 2004a.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Brasileiro de 2010. <cidades.ibge.gov.br> acesso 20 de maio de 2023.

JUNIOR, Roberto Catelli. **Brasil:** do café à indústria: da transição para o trabalho livre. São Paulo: Brasiliense, 2004. – (Tudo é história: 140).

LEFEBVRE, Henri. A revolução Urbana. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

PERO, Valéria; STEFANELLI, Victor. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. Revista de economia contemporânea, v. 19, p. 366-402, 2015.

PRONI, Marcelo Weishaupt. **História do capitalismo:** uma visão panorâmica. Centro de estudos sindicais e de economia do trabalho (CESIT). Campinas, 1997.

PROMOÇÃO



APOIO



PPGPP
30 ANOS

JOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023

CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUÍS/MA - BRASIL

REIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICA

Formação da Consciência de
Classe na Luta de Hegemonias

CEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS

KARL, Marx. **O capital**: crítica da Economia Política. Livro. São Paulo: Boitempo, 2013.

SILVA, José Adailton Barroso da, et al. (2015). Uma breve história sobre o surgimento e desenvolvimento do capitalismo. Caderno De Graduação - Ciências Humanas E Sociais - UNIT - SERGIPE, 2(3), 125–137. Recuperado de <https://periodicos.set.edu.br/cadernohumanas/article/view/1950>

SOMBRA, Daniel et al. **Crônica espacial de Belém**: espaço geográfico e classes sociais. Revista Eletrônica de Diálogo e Divulgação em Geografia, v. 1, n. 9, 2018

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; SCHWANEN, Tim. **Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009)**: diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. Texto para Discussão, 2013.

OLIVEIRA, Brissa M. et al. **Mobilidade Urbana e Desigualdade Social**: Um estudo sociológico dos deslocamentos no sentido bairro centro da cidade de Santarém-Pa. Amazônia, Organizações e Sustentabilidade, v. 1, n. 2, p. 79-91, 2013.

SOUZA, Paulo Felipe Silva de; TRINDADE, José Raimundo Barreto. **A cidade do capital**: implicações sobre a mobilidade urbana da região metropolitana de Belém. Cadernos CEPEC, v. 7, n. 1-6, 2018.

TEOBALDO, Felipe Meireles; FERREIRA, Regina Célia Brabo. Fatores de Impedância ao uso do transporte público em Belém na visão dos usuários. Revista científica Semana Acadêmica, 2018.

CARMO, Monique Bruna Silva do; COSTA, Sandra Maria Fonseca da. **A expressão metropolitana da Região Metropolitana de Belém**: ainda há a cidade primaz. XVII encontro nacional da associação nacional de pós-graduação e pesquisa em planejamento urbano e regional, v. 17, p. 1-18, 2017.

MIHESSEN, Vitor; MACHADO, Danielle Carusi; PERO, Valéria. Mobilidade urbana e mercado de trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Revista da ABET, v. 14, n. 2, p. 310-327, 2014.

MACÊDO, Cibele Mariano Vaz de; WAENY, Maria Fernanda Costa; PAIVA, Karoline Costa. Mobilidade urbana e o impacto na saúde do trabalhador. Bem-Estar e Saúde Comunitária: Teoria, Metodologia e Práticas Transformadoras, 2020.

PONTE, Juliano Pamplona Ximenes; RODRIGUES, Roberta Menezes. Organização social do território e mobilidade urbana. In: Belém: transformações na ordem urbana / organização Ana Cláudia Duarte Cardoso, José Júlio Ferreira Lima; coordenação

PROMOÇÃO



PPGPP
30 ANOS

JOINPP
20 ANOS

XI Jornada Internacional Políticas Públicas

19 a 22
SET/2023

CIDADE UNIVERSITÁRIA
DOM DELGADO
SÃO LUIS/MA - BRASIL

REIFICAÇÃO CAPITALISTA E EMANCIPAÇÃO
HUMANA COMO NECESSIDADE HISTÓRICA
Formação da Consciência de
Classe na Luta de Hegemonias

CEM ANOS DE HISTÓRIA E CONSCIÊNCIA
DE CLASSE DE LUKÁCS

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. - 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2015.

PROMOÇÃO



APOIO

