

Em defesa da tarifa-zero nos transportes públicos

João Alberto da Costa Pinto (Faculdade de História da UFG).

Em torno da agenda de lutas pela redução das tarifas dos transportes públicos organizada por jovens estudantes e trabalhadores desenhou-se nas últimas semanas uma prática política radicalmente inovadora. Prática essa que em torno de uma pauta concisa, mas fundamental, foi magistralmente organizada na contundência da argumentação técnica precisa, tão rigorosamente impecável como irrefutável porque centrada por um radicalismo de perspectiva no que se refere à defesa intransigente da luta social dos trabalhadores pela superação de um problema estrutural imanente a todas as experiências históricas do urbanismo brasileiro: a questão do direito ao acesso a transportes públicos de qualidade. Das práticas desse radicalismo de perspectiva resultou-se o desnudamento da paralisia institucional dos poderes públicos, assim como o autismo político de grande parte dos partidos políticos e centrais sindicais. Em poucas semanas o país foi visceralmente revirado nas suas colossais contradições econômico-políticas, contradições que os trabalhadores percebem e sofrem há muito, mas agora expostas e conflitadas como há muito não se fazia na história recente do país.

E qual tem sido a lógica do radicalismo de perspectiva das lutas sociais nas principais capitais do país em torno da questão dos transportes públicos? Indago aqui uma hipótese. Afirma-nos João Bernardo (na sua trilogia – *Marx crítico de Marx* [1977]) que se não “existisse uma infraestrutura de transportes a produção pararia, porque o espaço entre os locais de produção e os de habitação tornou-se impossível de percorrer a pé”, assim, os “transportes públicos são uma condição da tecnologia capitalista, fazendo dela parte integrante, e são exigidos pelo desenvolvimento do capitalismo”, e para provar a sua assertiva, o autor conclui afirmando que “uma demonstração bastante evidente da função quase exclusivamente produtiva dos transportes públicos é a diminuição da sua frequência, ou até a sua supressão aos domingos e dias feriados” (Bernardo, 1977, volume 2, p. 76). Para o autor, os meios de transporte são uma das mais importantes *condições gerais de produção*, tanto que se fossem as próprias empresas a transportar os seus trabalhadores, esses transportes “decorreriam do capital constante de cada empresa”. Com o crescimento das cidades e

com a distribuição dos locais de habitação e dos locais de trabalho como espaços separados, não é mais possível para uma empresa manter um sistema próprio de transportes. Com a expansão do capitalismo, o setor de transportes públicos torna-se aspecto central nas condições gerais de produção para a mobilidade da força de trabalho. Sendo o sistema de transportes públicos parte das condições gerais de produção, as empresas deixam de tê-lo como parte integrante do seu capital constante. Esse sistema de transporte precisa autofinanciar-se (com tarifas, impostos e demais tributos sobre o capital e o trabalho), assim, os salários dos trabalhadores (no pagamento das tarifas) acabam por financiar o capital constante das empresas, pois, como afirma João Bernardo, “um serviço que, em princípio, pelas suas funções tecnológicas, devia decorrer do capital constante das fábricas, passa a estar dependente também do salário”, o que significa, portanto, “que o assalariado fornece uma parte do seu salário para suprir as lacunas do capital constante do capitalista” (Idem, p. 77).

Concordando com hipótese de que os transportes são tecnologia fundamental para a realização da mais-valia, por conclusão óbvia, um serviço de péssimas condições de deslocamento dos trabalhadores das suas moradias para os seus locais de trabalho tende a travar a operacionalização da própria produção. Ônibus lotados, atrasados e caros na tarifa são um entrave à eficácia produtiva. A realidade das péssimas condições dos transportes públicos é marca geral de obsoletas condições gerais de produção para a cidade e pior fica quando esses mesmos transportes são terceirizados criminosamente e explorados violentamente pela alta de tarifas imposta pelo banditismo empresarial do setor.

Uma cidade com tais entraves não poderá apresentar-se em processo de capacitação contínua na realização intensificada da mais-valia relativa, assim, por paradoxal que possa parecer lutar pela redução das tarifas dos ônibus ou mesmo lutar pela tarifa-zero é impor à própria lógica do capital a obrigatoriedade da reestruturação produtiva em novas bases tecnológicas, porque só assim poderá recuperar as perdas na mais-valia provocadas pelo custo agregado dos transportes à própria realização da exploração.

Transportes ineficazes roubam preciosos minutos ou horas diárias das vidas dos trabalhadores e demais usuários, a luta pelo passe-livre é uma luta política de classe dos trabalhadores, luta em defesa do seu tempo livre ou de melhores condições para o seu tempo livre (mesmo que se deslocando para o trabalho), mas, paradoxalmente, é

também uma luta que em se fazendo vitoriosa como a que estamos assistindo, obrigará a produção capitalista a reorganizar-se tecnologicamente na lógica de expropriação do valor para bancar tais custos que sempre foram de sua responsabilidade institucional ou para bancar a elevação dos impostos que o Estado exigirá nos custos das reduções tarifárias ou a eliminação das mesmas. Lutar por melhores condições nos transportes públicos é uma pauta para todos os trabalhadores dentro da “fábrica social” (na expressão clássica de Mario Tronti) contra as condições que os subsumem à lógica expropriadora da mais-valia, essa é a real e permanente luta política dos trabalhadores no universo concreto do capitalismo, as lutas sociais contemporâneas pelo controle do *tempo-vivo*, porque o *tempo-vivo* dos trabalhadores nunca será o *tempo-vivo* dos capitalistas.

Todos os professores da UFG têm a *obrigação moral* de defender e apoiar a agenda de lutas desses jovens estudantes e trabalhadores (muitos deles são nossos alunos), as salas de aula da UFG têm que se tornar um campo de batalha moral na defesa intransigente por melhores condições de transporte para Goiânia.

Publicado no Jornal do Professor (ADUFG), Ano II, nº 08, Goiânia, Julho/Agosto de 2013, p.02.

Link: <http://issuu.com/adufg/docs/jornal-8?e=6224795/4278833>