

TODO APOIO AO MOVIMENTO PASSE-LIVRE

Flávio de Castro¹

Atualmente a questão dos transportes públicos urbanos atinge não apenas as grandes e médias cidades como também as pequenas, graças, entre outros fatores, à especulação imobiliária que expulsa para a periferia os trabalhadores de baixa renda, constituindo-se para a maioria destes o único acesso ao trabalho, à escola, aos pronto-socorros, creches etc.

Contudo, apesar de ser constitucionalmente um “dever do Estado” e de vital importância social, permanece submetido à lógica do lucro privado, extraído não do serviço prestado, mas, sim do capital investido, capital esse obtido junto ao BNDES com juros subsidiados e carência para o início do pagamento.

Em troca, há décadas as empresas concessionárias oferecem um transporte precário, caro, não confiável, inseguro e poluente. E quem faz a mediação entre a população cativa deste péssimo serviço e o capital são os agentes do Estado, os quais impressionam pela convicção que demonstram quando defendem a atualização das sempre atualizadas tarifas, usando invariavelmente a força do aparato militar para garantir os gordos lucros empresariais.

Acobertados pelos governantes, a máfia dos transportes a tudo assiste enquanto contabilizam seus lucros e ganhos de capital e, assim, podem diversificar seus investimentos em segmentos, como o transporte aéreo, utilizando, igualmente, vantajosos recursos públicos captados junto ao governo.

Para sustentar essa farsa os burocratas acenam com a planilha tarifária fornecida pelas próprias empresas, que é na verdade uma inequação, de impossível contestação uma vez que não há com checar os custos de pessoal e, menos ainda, os dados previamente falseados pelos fornecedores de combustível, lubrificante, chassis, motores, peças, pneus etc., cujo principal interesse é manter a hegemonia do padrão diesel, em detrimento dos transportes de massas sobre trilhos, mais barato, seguro e menos poluente.

Como o sistema de transportes coletivos urbanos presta-se, única e exclusivamente, ao deslocamento da força de trabalho, seja do trabalhador na ativa, seja do trabalhador em formação: o estudante, quem deve arcar com seus custos são os que dele se

¹ Autor da dissertação de mestrado [A farsa, os farsantes e os predadores: a estrutura jurídico-política do Estado burgues e a política de transporte coletivo urbano em Campinas : 1878-1999](#), defendida no IFCH, Unicamp; membro do conselho consultivo do [blog marxismo21](#).

beneficiam: o setor industrial, comercial e bancário. Basta a adoção de uma taxa de transportes estabelecida a partir de número de trabalhadores de cada empresa.

Os exemplos de funcionamento do *passe-livre* em Tallin, capital da Estônia, cidade de 416 mil habitantes, em Aubagne e Vitry (França) e Hasselt (Bélgica) comprovam que, dentre outros ganhos, metade dos usuários de veículos particulares aderiram ao transporte coletivo gratuito, o que, além do ganho social também melhorou, sobremaneira, a mobilidade urbana e o meio-ambiente.

No Brasil, se considerarmos que muitos estão trocando os gastos com alimento por passagens de ônibus; se considerarmos a evasão escolar pela incapacidade financeira das famílias de bancar o transporte; se considerarmos a longa exposição das mulheres a toda sorte de violência nas paradas de ônibus, concluiremos que a cobrança de tarifas é uma iniquidade!

Por isso entendemos que:

- 1 - Não se pode falar em mobilidade urbana sem falar em transporte coletivo de massas de qualidade, ou seja, seguro, pontual, confiável, não poluente, limpo e com bom atendimento ao usuário;
2. Não se pode falar em transporte coletivo de qualidade sem falar em transporte coletivo público estatizado;
3. Não se pode falar em transporte coletivo público estatizado sem falar em transporte público gratuito e
4. Não se pode falar em transporte público gratuito sem falar em transporte sob o controle dos trabalhadores.

Todo apoio ao Movimento Passe-livre! Todo o apoio à luta dos trabalhadores!