

Revista Posição

O SOL QUE GIRA EM TORNO DA TERRA

Rafael Aparecido Mateus de Barros

Mestrando em
Sociologia pela Universidade
Federal de Goiás (UFG), Graduado
em Licenciatura em Ciências
Sociais (UFG).

Os latidos presunçosos e o tilintar de taças que ecoam do governo de Goiás são de uma clareza odiosa! O projeto de poder que faz amálgama da empresa privada e Estado é capaz de fustigar homens e mulheres, para assim submeterem a condição existencial tão miserável e cretina que nos vemos as voltas de sucessivas declarações de representantes do poder executivo estadual, em um exercício funesto de retórica procurando "atenuar com palavras o mal". O Mal! Travestido de tarifa única, todas as pessoas têm que amargar um reajuste de 100% no eixo anhanguera, debaixo do discurso de excelência está apontada para nossas cabeças o fio da navalha. De um lado arrocho salarial, de outro a sensação de que a cereja do bolo, o golpe final para o transporte coletivo foi desferido.

Segundo Lukács (2012, p. 31) “As classes em luta recíproca devem requerer, por meio de uma imagem de mundo, direções opostas para tarefa social e sua infraestrutura”, evidentemente que demarcamos a oposição de classe, bem como identificamos como diametralmente opostas às necessidades que em geral fomentam imagens de mundo – ideologia – que retroagem sobre tais necessidades modificando-as. Na sociedade burguesa a ideologia tem como forma acabada o Estado, o qual concentra força material e militar. Nesse mesmo sentido, a metáfora que trazemos no título do texto é dotada de sentido, ou seja, referendados pelo pressuposto de que classes em luta recíproca empreendem direções opostas para o modo de produzir e reproduzir a vida

constata-se que o aumento de 100%, aclamado pelo poder executivo através de seus títeres – Eduardo Machado, atual presidente da Metrobus –, um grande e inovador projeto que lançaria Goiás nos cumes luminosos da excelência em transportes, qual seja: *a tarifa única* para todo o sistema de integração.

Pois bem, em que consiste a *tarifa única*? Uma vez mais a metáfora que encabeça o texto pede passagem, uma vez que seu itinerário levará ao que perseguimos. A teoria do geocentrismo fora derrubada ou quando anunciaram o seu fim premente, todos os seus detratores foram condenados à fogueira, exceto os que temendo arder em chamas e não chegar ao reino de deus recuou e revira suas posições. Nesse sentido, não há alternativa! Mas o que isso tem que ver com a *tarifa única*? Vejamos, o transporte coletivo é financiado por seus usuários, direta ou indiretamente, através do pagamento da tarifa e dos vultosos investimentos em infraestrutura urbana, bem como via transferência direta dos recursos públicos para as empresas que controlam a operação do transporte. Aí está o nó! O sol que emite radiação e calor necessários para a vida na terra, este esteve subordinado a terra até a queda do geocentrismo. Contudo, isso nunca impediu o sol de existir e nem o impediria de explodir levando ao cabo toda vida na terra. Essa sem dúvida é a condição de trabalhadores e trabalhadoras fiadores da sua própria opressão, sem sequer notar que o Estado e os empresários são seus dependentes. Nessa relação de luta política, portanto, de classes, emergem os mais encarniçados mecanismos de apaziguamento e controle social: em primeiro lugar a força policial e militar; em segundo lugar, mas em sua manifestação fenomênica ao mesmo tempo, as imagens de mundo, manipulatórias em sua essência, prescrevem o receituário de aparência irreversível e universal de um processo que, tem por força motriz, interesses e materialidade particulares.

Assim com o sol girando em torno da terra são traçados os caminhos da tarefa social da práxis cotidiana. Mas, como ocorreu com a queda do geocentrismo, o projeto de poder àquela altura determinou como herética a descoberta, e como herege quem estivesse no bojo do conflito. Para o transporte coletivo há uma dupla perversão: 1) a

Revista Posição

Metrobus como empresa mista tem sido o gargalo de votos para bloco de poder dominante que estampa em campanhas políticas os benefícios constituídos materialmente, ou seja, aquisição de novos carros – uma obrigatoriedade a cada 7 anos – a extensão do eixo estrutural até os extremos da região metropolitana¹; 2) a extensão aos extremos da região metropolitana pressagiou a marcha fúnebre da estatal, em consequência da extensão do eixo o consórcio de empresas que controlam o transporte como um todo perderam algumas linhas – justamente as que ligavam Goiânia as cidades de Goianira e Senador Canedo –, se esse caso fosse tratado como homicídio se caracterizaria como triplamente qualificado. Dessa maneira as empresas lançaram mão do mais novo projeto para o transporte coletivo em Goiânia e RM, isto é, o consórcio enfim se apossará do eixo anhanguera, o mais perene e certo investimento. O cartão Metrobus é o selo de uma nova conjuntura para o transporte.

Em 2007, ano da última licitação, Goiânia fora repartida em três macrorregiões para as quais estariam distribuídas, sempre em par, as empresas. Em par porque há no consórcio um sócio majoritário detentor de 51% da estrutura e dos direitos de exploração das linhas, essa empresa é a Rápido Araguaia. Contudo, o eixo anhanguera não entrou neste grande loteamento; o prato principal é apreciado após as entradas. Mas a Metrobus representa em si um processo de longa data que se arrasta a mais de 40 anos, a existência da Metrobus é em si um recuo do Estado em relação ao transporte coletivo materializada na dissolução, em 1997, da Transurb. Empresa estatal responsável pelo planejamento e estruturação do transporte coletivo, com o seu fim surge a Metrobus que assume, exclusivamente, o eixo anhanguera. Esse arranjo serviu, sobretudo, para o fortalecimento do recém-fundado SETRANSP, para diminuição ou reorientação da influência do Estado no transporte coletivo e racionalização de todo o sistema, visto que lançou base para a fundação Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTC). Em resumo a RMTC é o que denominamos, para o transporte coletivo, amálgama entre empresariado e Estado.

¹ Doravante RM.

Revista Posição

Nossa reflexão não se propôs em fazer analogias diretas com século XV, tão somente nos valem do recurso semântico da metáfora para salientar que apesar dos esforços em tornar “atenuar com palavras o mal”, as consequências concretas das mudanças anunciadas não podem ser impedidas com palavras.

Em suma a propalada excelência está eivada de mais uma agressão aos trabalhadores e trabalhadoras. Portanto, é oportuno dizer que não há o que se restituir no transporte coletivo em Goiânia, porque ao fim e ao cabo sua própria existência materializa a direção empreendida pelo empresariado que faz do Estado o que Marx & Engels definiram como o “comitê que administra os negócios comuns de toda classe burguesa” (2011, p. 27).

Referências

LUKÁCS, György. *Para uma Ontologia do Ser Social I*. São Paulo: Boitempo, 2012.

MARX, Karl. ENGELS, Friedrich. *Manifesto do Partido Comunista*. Porto Alegre: L&PM POCKET, 2011.