

**ESTADO NEOLIBERAL E A QUESTÃO DO TRANSPORTE
COLETIVO URBANO**

Lisandro Braga*
Thiago Santos Pereira**

A questão do transporte é uma atividade inerente e fundamental à reprodução material da vida contemporânea. Pode se dizer que em qualquer país e em qualquer formação histórica o ser humano se transportou de várias maneiras, por exemplo: tração animal, hidrovias, ferrovias, rodovias etc., levando em conta as condições geográficas e o grau de desenvolvimento das forças produtivas. O transporte contemporâneo deve ser entendido como transporte de mercadorias e transporte de pessoas de um lugar para outro (HYPÓLITO, 2009).

* Doutor em Sociologia/UFG e professor do Departamento de Sociologia/UFPR.

** Graduado em Ciências Sociais/UFMS.

Neste trabalho utilizaremos o termo transporte coletivo ao invés de transporte público. O termo transporte coletivo será usado por conta dos usuários arcarem de forma direta com os custos do serviço prestado, ao contrário do transporte público onde se dá a entender que por ser público, é gratuito e não precisa ser pago.

O transporte coletivo por ônibus na maioria das cidades brasileiras representa um verdadeiro sofrimento para seus usuários, principalmente para aqueles que utilizam durante toda a semana, seja para ir ao trabalho, escola ou realizar outras atividades, gerando mais problemas físicos e psíquicos. No regime de acumulação integral onde se amplia a produção de mais-valor relativo e mais-valor absoluto estes problemas são intensificados com o modelo toyota de organização do trabalho. O resultado desse modelo é a *mais-violência* no trabalho, onde o trabalhador fica submetido aos intensos ritmos de trabalho, acúmulo de funções, ao medo constante de errar no processo de trabalho, sendo constrangidos publicamente,

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[2]

ameaças de desemprego, entre outras situações (DEJOURS, 1992; BRAGA, 2009).

A promessa constante dos governantes de que irão melhorar a qualidade do transporte coletivo cai por terra sempre que a nova gestão entra em vigor. Nesse sentido, buscando tentar entender os problemas e as mudanças que estão ocorrendo no transporte coletivo, este artigo elabora uma discussão a partir do estado neoliberal que atua na regularização do transporte coletivo urbano inseridas no contexto do regime de acumulação integral. Diante disso, buscamos responder algumas perguntas, tais como: que relações são estabelecidas entre o transporte coletivo por ônibus e o estado neoliberal brasileiro? Quais as determinações do estado neoliberal, das empresas de transporte coletivo por ônibus e as condições originadas deste tipo de transporte regularizado pelo o estado neoliberal? Que relação pode ser percebida com o capital automobilístico?

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[3]

Durante anos, utilizei o transporte coletivo dos mais variados (ônibus, metrô, lotações, carros particulares) e presenciei diversas situações desagradáveis, tais como: pessoas desmaiando por ficarem em pé no ônibus durante muito tempo, ônibus não parando para idosos, goteiras nos veículos, tampa do assoalho aberta, brigas entre motoristas e passageiros devido a superlotação, engarrafamento por mais de 3 horas, bancos quebrados, favorecimento de algumas empresas, troca de ônibus grandes para micro-ônibus, além dos aumentos constantes nos preços das passagens que no geral são extremamente caras diante dessas condições. Este trabalho se torna importante na medida em que se busca obter respostas diante de um problema que prejudica milhões de pessoas todos os dias, abrindo espaço para novas pesquisas e um melhor aprofundamento e desenvolvimento do assunto.

Esta pesquisa foi elaborada por meio de revisão bibliográfica, utilizando como principal referencial teórico as obras *O capitalismo na era da acumulação integral*

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[4]

(VIANA, 2009), *Violência Urbana: a cidade como espaço gerador de violência* (VIANA, 2002), *A produção capitalista do espaço* (HARVEY, 2005), *O Neoliberalismo: história e implicações* (HARVEY, 2012), *Classe em farrapos- acumulação integral e expansão do lumpemproletariado* (BRAGA, 2013), *Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro* (MATELA, 2014a) e *Reestruturação urbana neoliberal e as empresas de ônibus na cidade do rio de Janeiro* (MATELA, 2014b).

O trabalho está estruturado em quatro tópicos: a) *Estado Neoliberal e Acumulação Integral* traz as determinações do estado neoliberal que surge com intuito de tornar regular a acumulação integral necessária para a reprodução ampliada de capital. O neoliberalismo surgiu no final da década de 70 e início da década de 80, com os governos de Margareth Thatcher na Inglaterra (1979), Ronald Reagan nos EUA (1980) e Helmut Kohl na Alemanha (1982). O processo de neoliberalização se

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[5]

expande pelo mundo, das mais variadas formas e sob distintos aspectos em cada país e sob o governo que os implementam; b) *O Neoliberalismo Subordinado* busca resgatar o processo de neoliberalização no Brasil que se inicia em 1990 com o governo Fernando Collor de Mello e se consolida no governo de Fernando Henrique Cardoso, onde assumem o compromisso de privatizar empresas estatais no qual irá aumentar de forma drástica a dívida pública do país, tanto interna quanto externa. O estado passa assumir uma postura diferente, se retirando das questões sociais, onde serviços públicos como saúde, educação, transporte, etc. passam a ser precarizados, dando espaço para a justificativa de que estes tipos de serviços precisam ser privatizados. Essas novas características no estado, que estão voltadas para uma abertura comercial para os capitais transnacionais, privatização de estatais, mudança do modelo de permissão para o modelo de concessão entre outras medidas é o que caracteriza o estado brasileiro sendo um estado neoliberal subordinado; c)

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[6]

Em *Espaço Urbano e Produção de Mercancias* realizamos uma breve análise sobre estes dois conceitos para podermos compreender a localidade que se passa as relações sociais mercantilizadas do transporte coletivo urbano, sendo entendido como produtor de mercancias; d) Por último, em *O Transporte Coletivo Urbano* analisaremos as relações estabelecidas entre o transporte coletivo por ônibus e o estado neoliberal brasileiro, as condições originadas deste tipo de transporte e as consequências sofridas por seus usuários. Para isso, analisaremos a realidade concreta de três cidades, sendo duas capitais metropolitanas (Rio de Janeiro e Manaus) e outra cidade da região administrativa de Brasília (Santa Maria).

Estado neoliberal e acumulação integral

A dinâmica do modo de produção capitalista é, em sua essência, geradora de crises. Essas crises são provocadas pela luta de classes e pela tendência declinante da taxa de lucro médio, tendência geral e espontânea da

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[7]

acumulação capitalista no que tange a produção de mais-valor, fazendo com que a burguesia busque outras formas de aumentar a exploração para então compensar esta queda, além de outras formas como ação estatal repressiva e ideológica (VIANA, 2009).

As crises do capitalismo ocorrem devido ao comprometimento da extração de mais-valor. A resistência operária ou a própria tendência declinante da taxa de lucro médio podem destruir o modo de produção capitalista ou impulsionar a burguesia a buscar novas medidas para aumentar a taxa de lucro e poder se livrar da crise, e, é nesse sentido que surgem mudanças no regime de acumulação. Dessa forma, Harvey também afirma que

a reação social às crises pode afetar a maneira pela qual se resolve a crise, de modo que não há um único e necessário resultado para esse processo de racionalização forçada. Tudo o que precisará acontecer, se for para sustentar o sistema capitalista, será a criação de

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[8]

condições apropriadas para a renovação da acumulação (2005, p. 45).

A sucessão de regimes de acumulação caracteriza a manutenção do modo de produção capitalista e dos seus elementos essenciais, o objetivo da mudança de um regime para outro é manter as relações de produção capitalistas além do aprofundamento de tendências já existentes no regime anterior, seguindo a dinâmica da acumulação de capital (VIANA, 2009).

A cada regime de acumulação, o capitalismo encontra maiores dificuldades para se reproduzir, ou seja, a sucessão de regimes de acumulação se dá na tentativa de superar a crise vigente buscando desenvolver maneiras de aumentar a exploração de mais-valor, o que significa que o processo de valorização se torne mais intenso e desgastante; ajustando a forma estatal a fim de tornar regular a organização do trabalho, agindo de forma mais repressiva; assim como as relações internacionais que se tornam mais

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[9]

conflituosas a partir do momento em que realiza-se a transferência de mais-valor dos países subordinados para os países imperialistas, perdurando-se o regime por mais um tempo. Essas modificações afetam não só as relações de produção, mas também todas as esferas da vida social (VIANA, 2009).

Todo regime de acumulação desenvolve formas de regularização que mantém o seu fundamento essencial, ou seja, a produção de mais-valor. Reproduzindo e criando novas ideologias que anestesiam lutas sociais por determinados momentos, modificando relações sociais e manifestações culturais. Estas e outras modificações estabilizam a luta de classes e garantem a manutenção da essência do modo de produção capitalista assim como outras relações sociais.

A forma estatal que se torna necessária para tornar regular as mudanças ocorridas no modo de produção capitalista, em específico, no regime de acumulação integral, é o estado neoliberal. O estado neoliberal é

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[10]

antecedido pela ideologia neoliberal que surge na década de 1940, porém, as práticas neoliberais começam a ser concretizadas somente na década de 1980.

A ideologia neoliberal surge com Friedrich Hayek em sua obra *O Caminho da Servidão*, escrito em 1944. Tal proposta era voltada contra o estado integracionista. O neoliberalismo, segundo Viana (2009), não se restringe a ideologia neoliberal de Hayek, pois qualquer elemento que estivesse fora de seu pensamento não seria considerado neoliberalismo. O neoliberalismo trata-se de uma resposta capitalista a fim de buscar maneiras de se recuperar da crise do regime de acumulação conjugado.

Com a crise do regime de acumulação conjugado, surge o regime de acumulação integral¹, caracterizado pela exploração do mais-valor relativo e do mais-valor absoluto. É nesse sentido que o estado neoliberal emerge, com intuito de regularizar a reprodução ampliada de capital.

¹ Para compreender a teoria do regime de acumulação integral consultar Cf. VIANA, 2009.

O neoliberalismo se iniciou no final da década de 70 e início da década de 80, com os governos de Margareth Thatcher, na Inglaterra (1979), Ronald Reagan, nos EUA (1980), e Helmut Kohl, na Alemanha (1982). O processo de neoliberalização se expande pelo mundo, das mais variadas formas, sob distintos aspectos em cada país e sob o governo que os implementam. Este processo é fruto das mudanças ocorridas no modo de produção capitalista gerada pelo declínio da taxa de lucro médio e acirramento da luta de classes.

Segundo Harvey (2012), o processo de neoliberalização não é um processo que evolui de forma igual em todos os países, isso pode variar de acordo com a região, governo, instituições, sua forma pode ser instável e contraditória. Podendo ser mais ofensivo num governo do que em outros, podendo haver intensificações nas regulamentações que se referem ao aumento da taxa de lucro e recuos fazendo concessões aos trabalhadores.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[12]

A ideologia neoliberal sustenta o discurso de que as empresas e iniciativas privadas e a são fundamentais para a criação de riquezas, o discurso da elevação do padrão de vida de todos, eliminando a pobreza e alcançando o desenvolvimento de qualquer nação.

A privatização regularizada pelo o estado neoliberal busca retirar o estado da frente de qualquer serviço que possa ser comercializado, esse interesse, é de suma importância para poder entender a ofensiva capitalista nos setores de serviços sociais tais como (educação, saúde, transportes, etc.). Os interesses do capital movem as ações do estado neoliberal. Nesse sentido, os indivíduos passam a ser responsabilizados pelas suas próprias condições de vida, no caso dos mais pobres, as tragédias da vida miserável passam a ser sinônimo de desleixo, falhas pessoais e irresponsabilidade (HARVEY, 2012).

O estado neoliberal busca reestruturar o mercado retirando barreiras que possam comprometer as relações comerciais. É nesse sentido que a regularização neoliberal

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[13]

atua na abertura do mercado, tanto para as mercadorias, quanto para os capitais, facilitando a mobilidade do capital entre diversas regiões e países.

A “liberdade” defendida pelos ideólogos neoliberais só vale no que diz respeito aos interesses da produção e reprodução do capital. Qualquer liberdade que possa ameaçar a integridade do lucro não é bem vinda e deve ser combatida.

O estado neoliberal busca criar um “clima favorável aos negócios” e aos empreendimentos capitalistas, além de favorecer a integridade do sistema financeiro e não o bem estar da população ou a qualidade ambiental. O estado neoliberal faz isso por meio das reformas na legislação de cada país. É claro que em muitos casos, as reformas que despertam uma maior radicalização dos movimentos sociais podem ser revogadas com intuito de não gerar um caos total, no entanto, essas reformas surgem geralmente depois de algum “problema criado” e tentam ser aprovadas como uma “solução” vinda para melhorar a vida da população.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[14]

Um exemplo disso pode ser a privatização do setor de transportes, sob a justificativa de que o estado não dá conta de prestar serviços de qualidade, logo, as empresas privadas atenderiam melhor às necessidades dos usuários deste serviço. O estado neoliberal assume uma posição intervencionista na criação das infraestruturas necessárias para a reprodução ampliada do capital.

O neoliberalismo subordinado

“O capitalismo brasileiro, desde o início do seu processo de industrialização, sempre esteve subordinado e dependente dos investimentos estrangeiros” (BRAGA, 2013, p. 140). No entanto, no regime de acumulação integral, estas relações internacionais tendem a se intensificar, como pode ser visto em inúmeras medidas tomadas a partir do governo Fernando Collor de Mello na década de 1990. Tais medidas, voltadas aos interesses neoimperialistas de grandes corporações oligopólicas transnacionais (empresas, bancos, instituições financeiras, Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[15]

entre outros grupos extremamente poderosos economicamente), assumem o compromisso de privatizar empresas estatais no qual irá aumentar de forma drástica a dívida pública do país, tanto interna quanto externa, além de uma elevada transferência altíssima de lucros realizada pelas empresas instaladas aqui no país. O estado assume uma postura diferente, se retirando das questões sociais, onde serviços públicos como saúde, educação, transporte, etc. passam a ser precarizados, dando espaço para a justificativa de que estes tipos de serviços precisam ser privatizados. Essas novas características no estado, que estão voltadas para uma abertura comercial para os capitais transnacionais, privatização de estatais, mudança do modelo de permissão para o modelo de concessão entre outras medidas é o que caracteriza o Estado brasileiro sendo um estado neoliberal subordinado (BRAGA, 2013; GALVÃO, 2007).

O neoliberalismo na América Latina ganhou características próprias com o Consenso de Washington no

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[16]

qual buscava-se a estabilização da economia por meio do controle da inflação; ajuste fiscal; redução do tamanho do estado; priorização dos gastos públicos; fim das restrições ao capital estrangeiro; fim das restrições às instituições estrangeiras e principalmente a política de privatizações (GENNARI, 2001). O Consenso de Washington tratava-se de uma série de recomendações aos países periféricos pelas instituições financeiras internacionais (FMI e Banco Mundial). “Essas “recomendações” estavam centradas em dois eixos: na estabilização macroeconômica, mediante a adoção de políticas monetárias restritivas e no incentivo à iniciativa privada, mediante a adoção de reformas estruturais, “orientadas para o mercado”” (GALVÃO, 2007, p. 39).

Segundo Braga,

[...] iniciado em 1990, o plano Collor previa a promoção de uma política monetária intervencionista, uma ampla privatização de acordo com os planos do FMI, demissão de milhares de funcionários públicos, além de diversos

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[17]

outros cortes nos gastos públicos e salários. Tudo isso visando a liberação de dinheiro destinado ao pagamento da dívida interna e externa. No entanto, mesmo seguindo todas as determinações de Washington o governo brasileiro continuava na lista negra do Fundo Monetário Internacional (2013, p. 141).

A crise fiscal do Estado foi utilizada como justificativa para atacar o funcionalismo público e privatizar as principais empresas estatais, alegando que tal crise se devia aos gastos sociais (setor de serviço público) no qual o Estado vinha realizando (BRAGA, 2013; GALVÃO, 2007).

As propagandas políticas trazidas no governo Collor vieram na tentativa de convencer a população de que a privatização era importante. A famosa frase do Collor sobre o automóvel brasileiro talvez tenha sido uma das que mais ficaram conhecidas no seu discurso neoliberal, no qual dizia que o automóvel brasileiro parecia uma carroça, desqualificando os produtos fabricados no Brasil e a

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[18]

necessidade de abrir o mercado brasileiro para empresas transnacionais. Além das propagandas no qual comparava o estado brasileiro com um elefante, enfatizando a questão de que o estado era pesado, ineficiente, incapaz de prestar tantos serviços caros e sem qualidade, criava uma ideologia com propostas visando o convencimento acerca da importância da desestatização em virtude das empresas de capital privado que competiam entre si e gerava produtos de qualidade, subordinando-se completamente ao mercado.

Como dito, o neoliberalismo no Brasil se inicia com o governo Collor, porém, este só irá se consolidar no governo do Fernando Henrique Cardoso. “Collor não avançou nas reformas tributária, administrativa, previdenciária e trabalhista, frustrando a expectativa das classes dominantes em relação à adoção das reformas orientadas para o mercado” (GALVÃO, 2007, p. 65).

FHC deu continuidade nesse projeto, pois a estabilidade monetária lhe proporcionou melhores condições para tomar novas medidas, como o combate à

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[19]

inflação, ou seja, adotando medidas para a reestruturação da economia capitalista. É nesse sentido que podemos entender o estado na relação com o capital, onde o estado nunca deixou de ser interventor como apregoa as ideologias econômicas, mas passa a intervir de maneira restrita e segmentar no uso da renda estatal para atender as necessidades das classes inferiores (saúde, moradia, educação, segurança etc.) e máximo no atendimento dos interesses da burguesia que passa a receber maior parte da renda estatal.

No governo do FHC as medidas neoliberais buscaram a quebra do monopólio estatal do petróleo e das telecomunicações, liberação da pesquisa e lavra do subsolo do país às empresas de qualquer nacionalidade, leis de concessões que permitiam não só a venda mas fazer licitações para a exploração de serviços públicos, entre outras políticas neoliberais. Para Gennari

[...] as novas formas de política econômica e as novas modalidades de política externa

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[20]

implementadas no Brasil nos anos noventa guardam uma forma particular de implementação e configuram um novo padrão de acumulação ou uma nova estratégia neoliberal de desenvolvimento capitalista (2001, p. 41).

Antes mesmo de FHC realizar a venda de diversas empresas estatais (telefonias, energia, bancos, redes ferroviárias, estradas, siderúrgicas, etc.) seu governo realizou fortes investimentos nesses setores, reestruturando-as, aumentando impostos para a realização dessas implementações, fazendo com que a venda dessas estatais ficasse mais agradável para seus compradores. Além disso, destinou empréstimos com juros privilegiados a diversas empresas privatizadas, sem contar que realizou a venda de várias com milhões em caixa, como é o caso da Vale do Rio Doce e a Telesp (BIONDI, apud BRAGA, 2013). A “venda” das estatais se assemelhava a uma doação ou, melhor dizendo, a retirada do estado e em contrapartida a entrada de empresas de capital estrangeiro.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[21]

Em decorrência disso, muitas empresas nacionais entraram em falência ou fecharam, pois não conseguiam competir com empresas transnacionais de grande porte, isso fez com que o índice de desemprego aumentasse no país. Ao contrário das promessas que o governo fez ao defender as privatizações, que as empresas instaladas aqui iriam produzir muitas riquezas, trazendo muitos dólares para o país, o seu efeito foi justamente o contrário, as empresas extraíam quantias absurdas e as transferiam para o exterior. Um dos fatores que contribuíram para as elevadas taxas de lucro que tais empresas conseguiam obter no país, se deu por conta da força de trabalho no país ser mais barata, as leis trabalhistas serem menos rígidas, etc. garantindo assim, um rombo colossal da balança comercial. As privatizações provocadas pelas reformas neoliberais revelam a principal característica do neoliberalismo subordinado, onde as empresas transnacionais explorando serviços em território nacional realizam a transferência de lucro para países sede de suas empresas.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[22]

Os efeitos do neoliberalismo são: aumento da exploração de mais-valor relativo e mais-valor absoluto, extinção de vários direitos trabalhistas, perda do poder aquisitivo das classes inferiores, privatização de empresas estatais, aumento do número de desempregados, aumento da criminalidade, política repressiva, aumento da população carcerária, afastamento do estado nas questões sociais - saúde, educação, moradia, transporte coletivo, lazer, etc. (BRAGA, 2013; GALVÃO, 2007; VIANA, 2009).

A partir de agora iremos fazer um breve esboço sobre o espaço urbano, local onde é prestado o serviço de transporte coletivo urbano, entendido como relações sociais mercantilizadas (produção de mercancias) para poder, então, focar na realidade concreta a ser analisada, o transporte coletivo urbano.

Espaço urbano e produção de mercancias

Segundo Viana (2002), o espaço físico é constituído pelo o meio ambiente circundante, onde não se trata apenas

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[23]

de espaço físico mas fundamentalmente de espaço social. Logo o espaço urbano é um espaço físico e social, constituído pelo o processo de expansão da divisão social do trabalho. A cidade ou espaço urbano é “caracterizado pela predominância de determinadas relações sociais (constituindo determinadas classes sociais inseridas em determinadas relações de produção e de distribuição) marcadas por uma ampla divisão do trabalho e por um controle mais intensivo sobre o meio ambiente” (p. 22).

A constituição capitalista do espaço urbano é predominada por relações mercantis, relações de poder, dominação, controle, exploração, violência urbana e, conseqüentemente, pela luta de classes, provocadas pelo processo de industrialização. O espaço urbano capitalista expressa a dinâmica do modo de vida capitalista. A população das cidades possui necessidade de obter determinados serviços, tais como: educação, saúde, transporte, lazer, segurança etc. No entanto, a divisão capitalista do espaço urbano provoca um distanciamento

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[24]

cada vez maior entre os espaços sociais, por exemplo: centro e periferia, locais de trabalho e locais de moradia.

O distanciamento entre local de trabalho e local de moradia cria o problema da locomoção da força de trabalho. Além da locomoção da força de trabalho surge a necessidade de locomoção dos consumidores, estudantes e outras categorias sociais. [...] Porém, a maioria não possui meios próprios de locomoção. As empresas capitalistas precisam que os trabalhadores cheguem ao local de trabalho, os consumidores ao local de venda e assim por diante. O Estado e outras instituições sociais também necessitam da locomoção dos indivíduos por longas distâncias nos grandes centros urbanos. É por isso que surge o chamado *transporte coletivo urbano* (metrô, ônibus, etc.). Porém, o sistema de transporte coletivo é controlado pelo o Estado mas na maioria das vezes é explorado por empresas privadas. Estas, como todos sabem, visam o lucro e não a qualidade do atendimento. O crescimento populacional e o trânsito desordenado, juntamente com problemas de superlotação e atraso, criam diversos conflitos, desde aqueles que possuem caráter individual – tal como o provocado pelo o mau humor de alguns usuários diante deste quadro cotidiano – até

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[25]

conflitos sociais, sendo que todos eles são potencialmente geradores de violência (VIANA, 2002, p. 30-31).

O transporte coletivo urbano, tema central deste trabalho, não se trata de uma mercadoria, tais como, alimentos, roupas, sapatos, veículos, etc., no entanto, pode ser comprada passagens no mercado. Porém, não será a passagem que irá transportar os indivíduos da cidade de um lugar a outro, esta representa apenas um tipo de valor de troca, assim como o dinheiro. O que irá transportar passageiros de um lugar a outro são trabalhadores, que por meio da venda de sua força de trabalho, executará serviços no transporte, como por exemplo, as funções dos motoristas, cobradores, fiscais, mecânicos, etc.

O transporte coletivo urbano é um serviço prestado por meio da mercantilização das relações sociais, não assumindo o caráter de uma mercadoria, pois esta é uma produção “não-material” (VIANA, 2016).

O modo de produção capitalista transforma as formas sociais a sua imagem e

semelhança. Isso expressa o processo de mercantilização das relações sociais. A produção material vai se tornando paulatinamente produção capitalista de mercadorias e os produtos culturais, educacionais, etc., tendem a assumir a forma mercadoria. Contudo, não se trata de mercadorias propriamente ditas e sim **mercancias** [...]. O modo de produção de mercadorias vai transformando tudo em mercadoria ou mercancia, gerando processo de mercantilização (p. 25 – negritos nossos).

Esse processo busca a transformação de tudo em qualquer coisa que possa possuir valor de troca (mercadorias/mercancias). A mercancia² (forma-mercadoria), produção “não-material” é derivada da expansão e universalização do modo de produção capitalista.

Os seres humanos precisam suprir suas necessidades consumindo alimentos, roupas, habitação, etc., mas para adquirir alguns produtos que não produzem,

² Para maiores informações sobre esse conceito Cf. VIANA, 2016.

precisam se submeter ao mercado (relações de distribuição capitalistas) para vender o que produziu e então poder comprar aquilo que necessita. Todos os indivíduos dessa sociedade estão submetidos a estas relações, vendendo aquilo que produz para, então, comprar aquilo que não produz (VIANA, 2016).

Aqueles que não estão inseridos nas relações de produção capitalistas precisam vender no mercado aquilo que produz (educação, música, atendimentos hospitalares, serviços de transporte, obras de arte, serviços de limpeza, entre centenas de outras atividades) mercantilizando as relações sociais. As empresas de transporte coletivo por ônibus mercantilizam o seu serviço através da compra de ônibus e da contratação de funcionários com intuito de obter o lucro. Nesse sentido, o modo de produção capitalista e suas relações de distribuição acabam subordinando e mercantilizando todas as formas de produção e distribuição na sociedade capitalista. “Todas as formas sociais são mercantilizadas e todas as atividades humanas se

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[28]

transformam em mercadorias ou mercancias” (VIANA, 2016, p. 30)

O modo de produção capitalista promove a divisão capitalista do espaço urbano, criando cidades e aglomerações de pessoas num determinado espaço físico. A população das cidades possui necessidades de obterem determinados serviços, tais como: educação, saúde, transporte, lazer, segurança, etc. Nesse sentido, a questão do transporte é de fundamental importância para distribuição de mercadorias, levando-a até o mercado consumidor e, em específico ao nosso trabalho, a questão do transporte coletivo que se torna fundamental na vida das pessoas, pois precisam se deslocar para realizar as suas atividades.

O transporte coletivo urbano - Rio de Janeiro-RJ

A trajetória das empresas de ônibus ao longo do século XX se iniciou de forma tímida, passando a ter uma postura mais significativa após a segunda guerra mundial,

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[29]

quando o Brasil estreitou relações políticas e econômicas com os Estados Unidos. As vans³ operadas em boa parte por motoristas autônomos eram as principais concorrentes das empresas de ônibus, no entanto, estas não permaneceram por muito tempo devido à grande força política dos empresários de ônibus que passaram a influenciar nas decisões do estado. Além dessa influência por parte dos empresários das empresas de ônibus as novas regulamentações e orientações da política de transportes contaram com a influência dos interesses da indústria rodoviária, onde,

[...] fábricas de carrocerias, revendedores de chassis, companhias de petróleo, etc. tinham interesse no desenvolvimento do setor, enquanto a indústria automobilística nascente tinha no mercado das empresas formais de ônibus uma importante demanda, reforçada por regulações que estipulavam prazos de renovação de frota.

³ As vans ou lotações são veículos menores com capacidade entre 10 e 21 lugares.

(ORRICO e SANTOS, 1999; PEREIRA, 1997, apud MATELA, 2014b, p. 157).

As regularizações estatais induziram cada vez mais a concentração das empresas ou restrição do mercado apenas para as empresas mais fortes, exigindo um número mínimo de ônibus cada vez maiores (1967= 60 ônibus; 1981= 120; 1982= 240), promovendo na maioria das vezes fusões entre as mesmas. “A concentração do capital se desenvolveu através de grupos empresariais que controlam mais de uma empresa”. (MATELA, 2014b, p. 158).

O processo de concentração favoreceu a consolidação de poucas e grandes empresas de ônibus que se tornaram cada vez mais poderosa política e economicamente. Exercendo forte influência no legislativo e executivo perante as políticas estatais e investimentos públicos para o setor de transportes. Dessa forma, as empresas de ônibus em aliança com o poder estatal estabeleceram ao longo do século XX:

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[31]

[...] controle de um mercado praticamente fechado, com garantia de rentabilidade e bloqueio à entrada de qualquer novo concorrente; monopólios espaciais em determinadas áreas, já que as variações ou mudanças de linhas passaram a ser feitas pelas próprias empresas que nela já operavam, burlando a exigência legal de licitações; faturamento à vista sobre milhões de viagens por dia, grandes ativos imobilizados (garagens, terminais rodoviários, oficinas, etc.); garantia do repasse dos custos para as tarifas por meio de planilhas informadas pelas próprias empresas; consolidação do caráter jurídico de permissionárias (MATELA, 2014a, p. 49-50).

O Transporte Coletivo na Região Metropolitana do Rio de Janeiro é realizado por 5 modelos: ônibus, metrô, trens, barcas e vans (legalizadas ou clandestinas). Destes modelos o ônibus é o transporte de maior relevância quando se trata da quantidade de viagens por dia, correspondendo a 60,5%.

Caracterizado também pela resistência de qualquer mudança que não partisse dos interesses das próprias

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[32]

empresas. Segundo Matela (2014b), “o monopólio dos ônibus na cidade do Rio de Janeiro é controlado por um pequeno número de empresários familiares. São grupos familiares que têm grande poder de barganha na política local” (p. 166). É sob essas coalizões políticas e alianças de classes realizadas ao longo do século XX que se consolidou o domínio de um capital extremamente forte no setor de transportes por ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Um dos momentos mais importantes ocorrido há pouco tempo atrás que podemos trazer para compreender o transporte coletivo regularizado pelo o estado neoliberal, trata-se da mudança do modelo de permissão para o modelo de concessão estabelecido no ano de 2010.

A mudança buscou reestruturar o setor dando mais poder de decisão e alteração para as empresas. Estas poderiam ter mais liberdade para realizar ajustes em torno da lucratividade racionalizando o sistema de transportes por ônibus. A justificativa dessa mudança por parte do poder público se resumiu na tentativa de melhorar a qualidade do

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[33]

serviço por meio da racionalização do sistema, no qual reduziria gastos das empresas permitindo uma redução do valor da tarifa.

A ofensiva neoliberal em regularizar esse tipo de serviço proporcionou aos empresários fazer alterações que implicariam na mudança de muitas linhas de ônibus, permitindo o enxugamento de gastos com combustíveis em várias rotas e, conseqüentemente, um aumento significativo da lucratividade das empresas. Ônibus passaram a circular em um trajeto menor, não realizando viagens completas que antes eram feitas com apenas um ou dois ônibus, gastando bastante combustível. Nesse sentido, os passageiros não chegam ao mesmo destino que chegavam antes viajando no mesmo ônibus, estes precisam descer em pontos específicos (integração) para poderem pegar outros ônibus.

A licitação de 2010 no Rio de Janeiro buscava realizar uma transformação radical na circulação de pessoas, realizou-se licitação pública aberta para concorrência internacional, para a concessão privada de

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[34]

todo o sistema de transporte coletivo por ônibus além dos corredores expressos de ônibus chamados de BRTs (Bus Rapid Transit). No modelo de concessão, o poder público conseguia atender mais os interesses das empresas de ônibus, extinguindo e criando novas linhas, fragmentando a cidade em 5 regiões, realizando a “organização científica do sistema de transporte coletivo por ônibus”, tudo voltado aos interesses econômicos das empresas (MATELA, 2014a).

O resultado do processo de licitação permitiu a concessão por 20 anos a 40 das 47 empresas que já operavam no Rio de Janeiro. De acordo com o edital, nesse período de concessão estima-se que as passagens pagas pelo os usuários somariam a um total de R\$15,9 bilhões enquanto os concessionários deveriam investir R\$1,8 bilhão na prestação do serviço.

Além disso, a prefeitura conseguiu aprovar na Câmara de Vereadores projeto de lei no qual do ISS (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza) do setor de transportes foi reduzido de 2% para 0,01% da arrecadação, o que significava, em valores

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[35]

da época, uma renúncia fiscal de R\$33 milhões por ano. (MATELA, 2014b, p. 162)

Segundo Harvey, “os negócios e corporações não só colaboram intimamente com atores do governo como chegam mesmo a assumir um forte papel na redação de leis, na determinação de políticas e na implementação de estruturas regulatórias - que são vantajosas principalmente para eles mesmos” (2012, p. 87).

Caso de irregularidades e fraudes nunca são surpresas em processos de licitação que, na maioria das vezes, empresas querendo vencer determinadas licitações, doam altíssimas quantias de dinheiro para partidos políticos e governantes. O Tribunal de Contas do Município (TMC) iniciou uma investigação desse processo de licitação no qual haveria ocorrido irregularidades e suspeita de acordo prévio entre as empresas de ônibus que já atuavam na cidade.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[36]

O domínio e o controle de todo esse sistema concentrado na mão de poucos empresários revela o quanto a população está refém dos interesses dessas empresas. É importante mostrar que não é só a circulação de ônibus que foi concedida para estas empresas, mas também todos os serviços relacionados ao transporte. A família Barata, dona de boa parte das empresas de ônibus, faz parte do principal grupo controlador, atua no financiamento de veículos para a maior parte das empresas, por meio do financiamento do Banco Guanabara que se tornou credor de várias empresas menores. O controle das frotas de ônibus realizado por GPS também é realizado por uma empresa da família (MATELA, 2014a).

O sindicato Fetranspor (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro) a partir de 2010 criou uma série de empresas para atuar nos negócios relacionados ao transporte, tais como: agências de publicidade (MOVTV); administradora dos terminais rodoviários (RioTer); Riocard Cartões, empresa

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[37]

responsável pela cobrança das passagens. Toda essa autonomia foi concedida às empresas que têm liberdade em criar ou escolher entidades para que possam administrar vários setores relacionados ao transporte. Até mesmo outros tipos de transporte como de algumas vans legalizadas, para poderem operar, precisam pagar uma taxa a RioCard, que controla e gerencia com exclusividade toda a receita do setor (MATELA, 2014b).

A prestação de contas, gerenciamento sobre a receita, dados sobre a rentabilidade do setor não é acessível ao poder público, o relatório do Tribunal de Contas do Município avaliou que a prestação de contas dos consórcios não é confiável. Até mesmo o próprio estudo de cálculo realizado para ajustar o preço da tarifa é realizado por empresas de consultoria contratadas pela Fetranpor, elaborado sob dados emitido pelas empresas de transporte de ônibus.

O domínio e o controle que as empresas têm sobre o sistema de transportes é tão grande que em 2012 as

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[38]

concessionárias que já tinham a autorização para operar o BRTs realizaram um “consórcio operacional” com a finalidade de escolher uma empresa para operar o BRTs. Buscando entender melhor esta situação, estabelecemos correspondência com o pesquisador Matela que pôde me explicar melhor esta situação:

[...] algumas explicações eu só obtive a partir de uma entrevista com o subsecretário de transportes na época e ele mesmo não soube (ou pode) entrar nos detalhes. As empresas que ganharam a licitação decidiram internamente sobre que empresas iriam operar o BRT. Sem interferência da Prefeitura. Como este é um sistema com maior lucratividade, as empresas mais fortes parecem que tomaram a operação do BRT para si. E para essa operação, criaram uma coisa chamada "Consórcio operacional BRT", que nada mais é do que esse grupo de empresas maiores que estão gerindo o BRT. Não foi uma terceirização para outras empresas. Mas uma "terceirização" para elas mesmas, como uma forma de garantir o mercado do BRT para esse grupo menor de empresas. Como foi escolhido entre as empresas ganhadoras da licitação quais iriam operar o BRT, isso

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[39]

ninguém sabe publicamente porque foi decidido privadamente entre as empresas. O que parece é que quem tinha mais força se impôs. O BRT já é uma grande redução de custos. Gera um forte aumento na produtividade do setor (19/01/2017).

Não se sabe como estas relações foram estabelecidas, sabe-se que o resultado foi a garantia do mercado do BRT's para poucos empresários que detinham a maior quantidade/porcentagem de empresas. O estado neoliberal não só torna regular as negociações capitalistas mas também facilita a sua ampliação, permitindo que empresas de capital privado assumam serviços que antes eram gerenciados pelo estado.

Santa Maria, Distrito Federal-DF

A superlotação dos ônibus é algo bastante comum na rotina dos usuários, no entanto, isso não é visto de forma negativa para os empresários, a superlotação aumenta a quantidade do lucro numa mesma viagem. A quantidade de

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[40]

passageiros que cabem dentro de um ônibus varia de acordo com o tamanho dele. Um ônibus comum possui a capacidade de atender em torno de 46 passageiros sentados e 34 em pé. No entanto, as pessoas tendem a ficar espremidas conforme o motorista vai parando nas paradas e pegando novos passageiros ultrapassando a capacidade de passageiros em pé.

Na cidade de Santa Maria-DF presenciei casos que em que o ônibus estava tão cheio que os passageiros começaram a discutir com o motorista pedindo para ele não parar mais nas paradas, pois não tinha como entrar mais ninguém, o motorista alegou que não poderia fazer isso pois poderia ser penalizado pela empresa caso deixasse de parar em alguma parada. O motorista geralmente para nas paradas até que não caiba mais ninguém, apesar que muitas vezes ocorre a insistência de sempre colocar mais passageiros, deixando passageiros espremidos em qualquer canto, desde sentados no painel do ônibus ou na tampa que cobre o motor até em pé nas escadas presos entre a porta e

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[41]

outros passageiros. Discussões nesse sentido são comuns entre passageiros e motoristas e entre os próprios passageiros, que se irritam com o amontoado de pessoas.

As empresas de ônibus precisam de leis que garantam um bom ambiente para os negócios, que faça o setor ser lucrativo, como por exemplo, não sendo obrigadas a circularem dentro das cidades levando seus passageiros apenas sentados e com cinto. Se fosse proibida a circulação de ônibus com passageiros em pé, provavelmente reduziria de forma drástica o lucro das empresas, é nesse sentido que o estado neoliberal atua, não interferindo na forma de como ocorre a lucratividade nos negócios.

O estado neoliberal atua sempre focado em atender de forma eficiente os interesses do capital. Por mais que seja clara a insegurança dos passageiros que andam em pé ou sem cinto, as legislações não punem ou multam empresas que carregam passageiros nessas condições no transporte

coletivo urbano⁴. Dependendo do grau de calamidade, os passageiros tendem a fazer reivindicações no setor de transporte, pressionando autoridades a fazerem melhorias, como pode ser visto na Lei Distrital 5.641/2016 que limita a quantidade de passageiros em pé dentro dos ônibus, essa lei prevê que as empresas de transporte coletivo do Distrito Federal só podem levar em pé até a metade da quantidade dos passageiros sentados. No entanto, isso não garante um aumento da frota de ônibus e nem garante que tais empresas irão seguir a legislação, pois sabem que a fiscalização não é eficaz.

Outra questão nesse sentido pode ser levantada, as multas que as empresas recebem por inúmeros motivos, por exemplo: pneus carecas, faróis queimados, atrasos e falta de ônibus, ausência de equipamentos (tacógrafo, extintor de

⁴ Dentro do espaço urbano as empresas não são multadas por carregarem passageiros em pé ou sem cinto, ao contrário dos ônibus que realizam viagens interestaduais ou que acabam percorrendo longas distâncias em rodovias.

incêndio, etc.) correm o risco de não serem pagas. As empresas contam com um forte aparato jurídico que entram com recursos para não pagarem as multas que somam milhões de reais. Ao contrário das multas por infrações de trânsito que são pagas pelos motoristas.

Entre 2003 e 2010 as empresas de ônibus do Distrito Federal receberam mais de R\$20 milhões em multas que não foram pagas sob inúmeras justificativas e recursos, configurando um calote milionário. Mesmo com as empresas inscritas na dívida ativa, impedindo-as de participarem de licitação, os empresários não pagaram. O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros e das Empresas de Transporte Coletivo argumentou que as multas estão sendo contestadas na administração pública e na justiça porque as multas foram recebidas três anos depois de sua aplicação. Revelando a ineficiência da fiscalização estatal e a pretensão do estado neoliberal em não cobrar de forma ativa as dívidas dessas empresas.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[44]

Nas eleições de 2006 o governador do Distrito Federal (2006) José Roberto Arruda, se elegeu com a promessa de que levaria o metrô para as cidades do Gama-DF e Santa Maria-DF ligando ao centro de Brasília-DF. Sua propaganda política colocava algumas pessoas em cena na qual uma perguntava a outra “onde é que fica o metrô aqui no Gama?” e alguém respondia “é só arruviar ali”, fazendo menção ao nome do governador Arruda e ao metrô, criando uma falsa propaganda de que ele realmente iria levar o metrô até as cidades do Gama-DF e Santa Maria-DF. Não era vantajoso do ponto de vista econômico a nenhuma empresa construir túneis, ferrovias e instalar o sistema de transportes por metrô nessa região, por mais que pudesse melhorar a qualidade de vida da população. Pois os lucros não compensariam o investimento capitalista, dessa forma, construíram uma faixa de ônibus exclusiva e escreveram BRT (Bus Rapid Transit) em vários pontos. Os usuários dessas cidades permanecem utilizando um transporte coletivo por ônibus péssimo em vários aspectos. As

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[45]

condições do transporte coletivo por ônibus no neoliberalismo revelam o propósito fundamental deste estado, tornar regular a ampliação dos lucros das empresas e não melhorar a qualidade de vida dos usuários deste tipo de transporte.

Em 2009, com a troca das empresas responsáveis pelas linhas de ônibus que ligam as cidades Gama-DF e Santa Maria-DF, houve a substituição dos ônibus comuns (grandes) por micro-ônibus (pequenos), transformando a vida dos seus usuários numa verdadeira “lata de sardinha”, termo muito utilizado ao se referir aos ônibus lotados. Se com os ônibus comuns os passageiros já viajavam espremidos, com a substituição desses veículos por outros menores agravou-se mais ainda esse quadro. Até hoje, somando-se a oito anos e passando por dois novos governadores essa realidade continua, revelando o “bem estar social” promovido pelo neoliberalismo.

Em Brasília-DF no ano de 2011/2012, o transporte coletivo passa a operar por meio da integração⁵. A população de Santa Maria-DF que antes conseguia ir para a maioria das cidades do DF em apenas 1 ônibus, pagando apenas uma passagem, hoje precisa pegar dois, três ou até quatro ônibus, realizando uma, duas ou três integrações para, enfim, chegar ao seu destino final. A viagem passou a ser mais demorada e cansativa, pois os passageiros precisam descer do primeiro ônibus na integração, esperar na fila em pé a vinda do segundo ônibus, entrar no veículo, ir até o seu destino ou ter que passar por mais integrações e pegar outros ônibus, dependendo da localidade do seu destino. O ex-governador, Agnelo Queiroz, na tentativa de mostrar que o novo modelo de transporte melhorava a qualidade do serviço, realizou a inauguração deste serviço estreando em um ônibus novo, por volta das 15h, com direito a lanches dentro do ônibus. Uma prática

⁵ Locais onde os passageiros precisam descer para poderem pegar outros ônibus, conforme o local de destino.

completamente incompatível com a realidade do transporte, pois colocou na sua viagem inaugural ônibus novo para que não corresse o risco de quebrar, num horário que não tinha nas paradas uma grande quantidade de passageiros, não correndo o risco do ônibus ficar lotado e com direito a lanches, coisa que nunca existiu na história do transporte coletivo do Distrito Federal.

Qual seria a lógica de racionalizar o sistema de transporte por ônibus se não fosse o interesse em aumentar a lucratividade das empresas? O lucro é a determinação fundamental para o funcionamento de qualquer empresa na sociedade capitalista e não a qualidade do serviço prestado. O estado neoliberal surge como o agente regulador necessário para a ampliação da exploração em escala cada vez mais intensa. É nesse sentido que as regulamentações neoliberais buscam garantir o aumento da lucratividade das empresas de ônibus, dando mais liberdade para fazerem o que quiserem e como quiserem com a mobilidade urbana.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[48]

Além de criar um ambiente favorável aos negócios, sem barreiras, sem restrições e sem exigências.

As consequências das relações entre empresas de transporte coletivo e o estado neoliberal revelam muito mais do que a insatisfação dos passageiros. Os interesses capitalistas em ampliar o lucro de suas empresas estão acima de qualquer princípio dessa sociedade, o lucro antecede qualquer interesse dos passageiros que buscam obter um serviço de transportes de qualidade. Devido a isso, o neoliberalismo exerce muito bem o seu papel, criando ideologias e realizando inúmeras regularizações que atendam às exigências do mercado.

Manaus-AM

Em Manaus-AM, a realidade do transporte coletivo por ônibus não parece ser diferente das demais cidades, pois as condições desse serviço não atende aos interesses dos usuários. Segundo Campos (2009), em 2009 a frota de ônibus era equivalente a pouco mais de 1.500 ônibus

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[49]

responsáveis por atender aproximadamente 700.000 usuários (42,51% da população). A frota de ônibus é bastante fragilizada e conta com subsídios do estado para manter o sistema funcionando. A situação de dependência pelo serviço de transporte coletivo faz com que boa parte dos seus usuários fiquem à mercê dos interesses econômicos, onde na maioria das vezes os passageiros ficam esperando por tempo indeterminado à espera da sua condução.

Só a zona leste possui quarenta e três comunidades surgidas através de invasões nos últimos cinco anos, com uma população aproximada de 282.083 pessoas, encontra-se, praticamente, quase toda urbanizada, com processos dinâmicos de eliminação de grande parte da cobertura vegetal, pavimentação asfáltica e edificações diversas, constitui-se na maior demanda pelo serviço de transporte coletivo (CAMPOS, 2009, p. 3).

Mas ao que tudo indica, os usuários dessa região não conseguem ter a garantia de poder se locomover no espaço urbano por meio de um bom serviço de transporte coletivo.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[50]

Um estudo realizado por um grupo de pesquisa da Universidade Federal do Amazonas – UFAM, presente no artigo de Cordeiro (2006), traz resultados da avaliação da qualidade do serviço de transporte coletivo por ônibus naquela cidade, segundo os usuários deste serviço, questionados sobre a conservação e limpeza, comodidade, essencialidade, confiabilidade e atendimento nos terminais. Vale salientar que a pesquisa só foi realizada após aprovação do Comitê de Ética da UFAM.

Entre várias respostas obtidas na pesquisa, ressaltamos apenas algumas, devido aos limites deste texto⁶:

[...] 66,8% dos usuários certificaram que não há higiene apropriada nos ônibus; 71,0% concordam que as paradas estão sujas; 10,3% classificou a climatização nos ônibus como apropriada e a grande maioria (89,4%) tiveram opinião antagônica, também a grande maioria (75,0%) avaliou como desconfortável os acentos coletivos;

⁶ A pesquisa completa pode ser verificada no artigo Cf. CORDEIRO, 2006.

As paradas de ônibus não são confortáveis para 77,3% dos usuários; Quanto aos portadores de deficiência física, 63,1%, no mínimo, discordaram da existência de áreas para a circulação dos mesmos nos terminais; 64,7% concordaram parcialmente e totalmente que não existiam assentos adequados para eles nos ônibus; já 74,3% discordaram em totalidade e em parcialidade da existência de assentos suficientes; Com relação à carência de ônibus em determinados horários, nos terminais, 86,7% dos entrevistados, no mínimo, concordaram com a assertiva. 63,1%, no mínimo, discordou que o tempo de saída dos ônibus do terminal é adequado, 75,5% discordaram em totalidade e em parcialidade que existe ônibus suficiente no percurso de ida e retorno do trajeto utilizado frequentemente pelos usuários; 84,6% no mínimo discordam que os ônibus são seguros em relação a roubos e furtos; 68,0% dos usuários concordaram em parcialidade que a parada dos ônibus nos pontos são feitas de forma brusca (CORDEIRO, 2006, p. 6)

A pesquisa revela o nível de certa satisfação/insatisfação dos usuários do transporte coletivo por ônibus, na cidade de Manaus, representando um

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[52]

resultado de 69,6% de insatisfação geral. Esses cálculos evidenciam atitude de descontentamento, desgosto e aborrecimento dos pesquisados frente ao sistema de transporte urbano.

Item	Percentual
Muito positivo	0,8%
Positivo	29,6%
Negativo	48,3%
Muito Negativo	21,3%

Considerações finais

Buscamos ao longo deste artigo compreender as relações estabelecidas entre o transporte coletivo por ônibus e o estado neoliberal brasileiro, no qual conseguimos constatar que o as empresas de transporte não funcionam com intuito de transportar as pessoas de um lugar para o outro, pois esta não é a sua determinação fundamental, que no caso é o lucro. Tais empresas são regularizadas pelo o

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[53]

estado neoliberal, e este surgiu com intuito de criar um clima favorável aos negócios, assim como regularizar a ampliação da produção de capital no contexto do atual regime de acumulação integral.

O transporte coletivo por ônibus é regularizado por este estado, cumprindo medidas que possam atender os interesses econômicos das empresas capitalistas de transporte. Nesse sentido, o estado neoliberal assume uma postura ativa voltadas para o livre mercado, criando ambientes agradáveis para as empresas realizarem excelentes negócios. Diante disso, as péssimas condições do transporte coletivo são resultado do aumento da exploração intensiva capitalista.

Os usuários do transporte coletivo são os mais prejudicados com as novas regularizações feitas pelo estado neoliberal. O estado torna regular estas relações sociais de mercantilização a fim de garantir os altíssimos lucros em detrimento da mobilidade dos usuários. A péssima qualidade do serviço de transporte coletivo beneficia, de

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[54]

certa forma, a indústria automobilística contribuindo para o aumento da venda de carros, deixando a cidade impossível de circular.

A partir dessa constatação é que podemos entender os verdadeiros motivos da precariedade do transporte coletivo no espaço urbano. Suas condições tendem a ser as piores possíveis, passagens extremamente caras para um serviço extremamente precário, ônibus superlotados, que segundo os interesses dos empresários do setor, carregam “dinheiro”, como se fosse “cofres”.

O estado neoliberal é um estado ativo e propulsor de um clima favorável aos negócios, no qual busca garantir perfeitas condições para o setor dos negócios (produção do lucro), reestruturando o poder da classe burguesa, criando um ambiente agradável e com perfeitas condições para a obtenção de lucros exorbitantes pelas empresas de transporte.

As condições do transporte coletivo por ônibus são resultados de uma ofensiva neoliberal no setor de

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[55]

transporte, garantindo melhores condições para a lucratividade das empresas de transporte. As pessoas mais pobres usuárias do transporte coletivo tendem a sofrer um exílio espacial, não conseguindo se locomover para realizar as suas atividades.

Referências

BASTOS, Fabio. *Neoliberalismo e a Recente Política de Privatização no Brasil: O Caso da Malha Nordeste da Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA*. 2003. Dissertação de Mestrado, Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, Ceará, 2003. 167 p.

BRAGA, Lisandro. *Acumulação integral e Mais-violência na contemporaneidade*. Revista Enfrentamento. nº 04, Jul./Dez. 2009.

BRAGA, Lisandro. *Classe em Farrapos - acumulação integral e expansão do lumpemproletariado*. São Carlos, SP: Pedro & João Editores, 2013. 169p.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[56]

CAMPOS, Manuel et al. *Transporte coletivo: um estudo sobre o nível de satisfação dos usuários a partir dos cinco terminais e paradas de ônibus de Manaus*. <<http://dialogica.ufam.edu.br/dialogicaV2-N5/Transporte%20coletivo.pdf>> Acesso em 14/12/2016.

CORDEIRO, Célio et al. *Qualidade do sistema de transportes coletivo por ônibus em Manaus*. Fortaleza: Enegep, 2016.

GALVÃO, Andréia. *Neoliberalismo e reforma trabalhista no Brasil*. Rio de Janeiro: Ravan/Fapesp, 2007.

GENNARI, Adilson. *Globalização, Neoliberalismo e Abertura Econômica no Brasil no anos 90*. <<http://revistas.pucsp.br/index.php/rpe/article/view/12029>> Acesso em 02/11/2016.

HARVEY, David. *O Neoliberalismo: história e implicações*. 3. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[57]

HYPÓLITO, Paula. A. *As complexas relações sociais dos caminhoneiros do Porto de Santos*. Revista da RET. Ano III – Número 4 - 2009.

MARX, Karl. *A ideologia alemã*. São Paulo: Centauro, 1984.

MARX, Karl. *O capital*. Vol. 1, 2ª edição. São Paulo: Nova cultural, 1985.

MARX, Karl. e ENGELS, Friedrich. *Manifesto do Partido Comunista*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

MATELA, I. P. *Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. 1. Ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014a. 153p.

MATELA, Igor. *Restruturação urbana neoliberal e as empresas de ônibus na cidade do rio de Janeiro*. Caderno Metrópole, v. 16, p. 151-169, 2014b.

TEDESCO, Giovanna et al. M. I. *Mobilidade dos usuários do transporte coletivo no Distrito Federal: Características e fatores determinantes*. Goiânia: Revista UFG, 2012.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[58]

VIANA, Nildo. *Violência Urbana: a cidade como espaço gerador de violência*. Goiânia, GO: Edições Germinal, 2002.

VIANA, Nildo. *Estado, Democracia e Cidadania. A Dinâmica da Política Institucional no Capitalismo*. Rio de Janeiro, Achiamé, 2003.

VIANA, Nildo. *O capitalismo na era da acumulação integral*. Aparecida, SP: Editora Santuário, 2009.

VIANA, Nildo. *A mercantilização das relações sociais: modo de produção capitalista e formas sociais burguesas*. – 1. ed. – Rio de Janeiro: Ar Ed, 2016.

<<http://mp-go.jusbrasil.com.br/noticias/2993386/mp-cobra-integracao-do-transporte-coletivo-na-regiao-do-entorno-do-df>> Acesso em 15/06/2016.

<<http://dialogica.ufam.edu.br/dialogicaV2-N5/Transporte%20coletivo.pdf>> Acesso em 08/12/2016

<<http://www.pensemobilidade.com.br/2010/04/especial-brasilia-50-anos-o-inicio-e-o.html>> Acesso em 02/10/2016.

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[59]

<<http://www.jornalalobrasilia.com.br/ultimas/?tipo=NOT&Desc=Distrito%20Federal&IdNoticia=47487>> Acesso em 02/10/2016.

<<http://blogs.correiobraziliense.com.br/cbpoder/3867-2/>> Acesso em 02/10/2016.

<http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2009/07/02/interna_cidadesdf,123141/empresas-de-onibus-devem-r-23-milhoes-ao-governo.shtml> Acesso em 12/12/2016

<<http://oglobo.globo.com/brasil/empresas-de-onibus-do-df-devem-mais-de-20-milhoes-em-multas-2978495>> Acesso em 12/12/2016

Movimentos Sociais. Vol. 08, num. 11, 2023.

[60]

Resumo: Este trabalho apresenta, via pesquisa bibliográfica, uma discussão sobre a relação do transporte coletivo por ônibus com o estado neoliberal brasileiro. Apresentando as determinações do estado neoliberal, das empresas de transporte coletivo por ônibus e as condições originadas deste tipo de transporte regularizado pelo estado neoliberal, no contexto do atual regime de acumulação integral. O estado neoliberal torna regular novas medidas necessárias para impedir a redução da taxa de lucro médio, buscando reduzir os gastos estatais e a reprodução ampliada de capital, promovendo um aumento da desigualdade e conseqüentemente dos conflitos sociais. O objetivo é compreender a maneira como o estado neoliberal regulariza o transporte coletivo por ônibus e qual é a sua determinação fundamental.

Palavras-chave: Neoliberalismo; Espaço Urbano; Transporte Coletivo por Ônibus.

Abstract: This paper presents, through bibliographical research, a discussion about the relation of collective transportation by bus with the Brazilian neoliberal state. Presenting the determinations of the neoliberal state, the collective transport companies by bus and the conditions originated from this type of transport regularized by the neoliberal state, in the context of the current regime of integral accumulation. The neoliberal state makes it necessary to regulate new measures necessary to prevent the reduction of the average rate of profit, seeking to reduce state expenditures and the increased reproduction of capital, promoting an increase of inequality and consequently of social conflicts. The objective is to understand how the neoliberal state regulates collective transportation by bus and what its fundamental determination is.

Key words: Neoliberalism; Urban Space; Collective Transportation by Bus.