

Para além dos 20 centavos: a mobilidade urbana sob o ponto de vista da crítica da economia política

Beyond 20 cents: urban mobility from the point of view of the critique of political economy

André Coutinho Augustin*

Resumo

Este artigo discute a mobilidade urbana sob o ponto de vista da crítica da economia política. O transporte faz parte das necessidades básicas do trabalhador e, portanto, os custos do transporte compõem o valor da força de trabalho. Mudanças nesse custo influenciam, assim, a taxa de mais-valor e, portanto, seria esperado que os capitalistas defendessem um transporte urbano barato, o que não costuma acontecer. São apresentados, então, alguns motivos que podem levar setores da burguesia a apoiar um modelo de mobilidade urbana que gera deslocamentos caros e demorados.

Palavras-Chave: Mobilidade urbana; urbanismo; marxismo.

Abstract

This paper discusses urban mobility from the point of view of the critique of political economy. Transportation is part of the basic needs of workers, so the costs of transportation are part of the value of the labor power. Changes in this cost influence the rate of surplus value, and therefore we should expect that capitalists defend cheap urban transport, which doesn't occur. There are presented then some motives that can lead sectors of the bourgeoisie to support a model of urban mobility that generates expensive and time-consuming transportation.

Keywords: Urban mobility; urbanism; Marxism.

* Mestre em Economia pela UFRJ. Pesquisador da Fundação de Economia e Estatística (FEE) e do INCT Observatório das Metrópoles.

1. Introdução

A mobilidade urbana ganhou espaço no debate brasileiro nos últimos anos. Os crescentes congestionamentos causados pelo aumento no número de carros nas ruas incentivaram discussões sobre o incentivo ao uso de outros modais de transporte. Não faltaram polêmicas sobre a limitação de velocidade nas vias e a construção de corredores de ônibus e de ciclovias. Outro tema que agitou o país, principalmente no ano de 2013, foi a passagem de ônibus: depois das manifestações que levaram à revogação do aumento da tarifa em Porto Alegre em abril daquele ano, os protestos espalharam-se pelo país dois meses depois, no que ficou conhecido como “Jornadas de Junho”. Milhares de pessoas foram às ruas contra o aumento de 20 centavos e, embora outras pautas tenham entrado nos protestos ao longo de junho, a questão das tarifas permaneceu como uma das bandeiras principais e uma das poucas que trouxe resultados concretos: em mais de 100 cidades houve a revogação do aumento (MPL, 2013, p. 18).

O intenso debate público sobre as tarifas do transporte público, entretanto, não foi acompanhada de um debate teórico sobre o tema, pelo menos não na Economia. Este artigo busca iniciar uma discussão que cubra essa lacuna, analisando o transporte urbano sob o ponto de vista da crítica da economia política e tentando entender como a mobilidade urbana relaciona-se com o valor da força de trabalho, a exploração, a renda da terra e outros conceitos marxistas. Este artigo não tem como objetivo dar uma resposta final sobre o tema, mas iniciar um debate teórico sobre um assunto de grande relevância política, com a consciência de que é uma pesquisa ainda em fase inicial.

O artigo é formado, além desta introdução, por quatro seções e mais as considerações finais. Na primeira seção, é apresentada, brevemente, a teoria do valor de Marx e sua relação com o transporte de mercadorias. Depois, é discutido o transporte de passageiros e sua contribuição para a formação do valor da força de trabalho. Há ainda uma seção sobre os preços de transporte coletivo no Brasil e, por fim, algumas hipóteses sobre o apoio dos capitalistas ao modelo vigente de mobilidade urbana.

2. Transporte e valor

Para Marx, o valor de uma mercadoria é dado pelo tempo de trabalho socialmente necessário, ou seja, pelo tempo “requerido para produzir um valor de uso qualquer sob as condições normais para uma dada sociedade e com o grau médio de destreza e intensidade do trabalho” (Marx, 2013, p. 117). Isso não significa que todo trabalho no capitalismo gera valor. Enquanto alguns trabalhos são produtivos, isto é, produzem valor (e, conseqüentemente, mais-valor, valorizando o capital), outros são improdutivos. Para fazer essa diferenciação, precisamos apresentar brevemente o ciclo do capital.

Resumindo, podemos dizer que o capitalista inicia o processo possuindo uma determinada quantidade de capital na sua forma monetária. Esse dinheiro é usado para comprar mercadorias, mais especificamente meios de produção e força de trabalho. Ocorre então um processo produtivo em que é criada uma nova mercadoria, que é vendida por um valor maior do que o capital investido inicialmente. Esse ciclo pode ser simbolizado por $D - M \{MP; FT\} \dots P \dots M' - D'$. A diferença entre D e D' é o mais-valor.

A grande questão é de onde surge essa diferença. Pode-se imaginar que ela surge da troca, o que é um equívoco. Se supormos troca de equivalentes, ou seja, se as mercadorias forem compradas e vendidas pelo seu valor, as etapas $D - M$ e $M' - D'$ representam apenas uma mudança formal: o capital passa da forma dinheiro para a forma mercadoria e vice-versa, sem, entretanto, mudar de magnitude. Não surge um novo valor dessa transação. Mesmo se considerarmos que as mercadorias são vendidas abaixo ou acima do seu valor, essa situação mantém-se: aquele que vendeu acima do valor ganhou nessa troca exatamente o que o comprador perdeu. Embora individualmente possa haver um ganho ou uma perda, globalmente a quantidade de valor continua a mesma. Se não é possível criar valor na troca, o valor só pode vir da produção. É por isso que é considerado produtivo o trabalho empregado pelo capital na fase de produção, enquanto o trabalho realizado na circulação é improdutivo¹.

Dessa forma, o trabalho realizado nos transportes poderia ser considerado improdutivo, já que o transporte faz parte da circulação das mercadorias. No entanto, não é isso que ocorre, já que a função do transporte não é propriamente de circulação. A função circulação do capital “consiste apenas em transferir o direito de propriedade sobre um produto de uma pessoa para outra, é apenas uma transformação do valor sob a forma-mercadoria para a forma-dinheiro, ou, inversamente, apenas uma realização do valor produzido. É uma transição ideal ou formal, não real” (Rubin, 1980, p. 288). Já no caso do transporte, o que ocorre não é uma mera transferência de direitos de propriedade. É por isso que, ao contrário dos gastos de compra e venda e de contabilidade, o transporte e a armazenagem são considerados um processo de produção dentro do processo de circulação. Eles não possuem uma função formal, mas real. Isso fica claro na seção sobre *custos de transportes* do capítulo 6 do livro II d’*O Capital*:

As massas de produtos não aumentam pelo fato de serem transportadas. E tampouco a alteração de suas propriedades naturais provocada

¹ “A lei geral dita que todos os custos de circulação que derivam apenas da transmutação de forma da mercadoria não acrescentam valor algum a esta última. Eles são meros custos para a realização do valor ou para sua transição de uma forma a outra” (Marx, 2014, p. 228). É importante ressaltar que, apesar de improdutivo, o trabalho empregado na circulação não é menos necessário. O capital necessita tanto da produção quanto da circulação para se reproduzir.

pelo transporte constitui, com algumas exceções, um efeito útil deliberado, mas um mal inevitável. Porém, o valor de uso das coisas só se realiza em seu consumo, o qual pode exigir seu deslocamento espacial e, portanto, o processo adicional de produção da indústria do transporte. Assim, o capital produtivo investido nessa indústria adiciona valor aos produtos transportados, em parte por meio da transferência de valor dos meios de transporte, em parte por meio do acréscimo de valor gerado pelo trabalho de transporte. Esta última adição de valor se decompõe, como em toda produção capitalista, em reposição de salário e mais-valor. [...] A indústria do transporte constitui, por um lado, um ramo independente de produção e, por conseguinte, uma esfera especial de investimento do capital produtivo. Por outro lado, ela se distingue pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação (Marx, 2014, pp. 229-31).

Em outro trecho do mesmo livro, Marx reafirma a ideia de que o transporte pode ser considerado um processo de produção e, portanto, produtivo. Citando inclusive o transporte de passageiros, ele diz, mais uma vez, que o valor do serviço de transporte é determinado pelo valor dos meios de produção transferidos, pela reposição do valor dos salários e pelo mais-valor gerado:

O resultado – transportem-se homens ou mercadorias – é sua existência espacial modificada, por exemplo, que o fio se encontre agora na Índia, e não na Inglaterra, onde foi produzido.

Mas o que a indústria dos transportes vende é o próprio deslocamento de lugar. O efeito útil obtido é indissolivelmente vinculado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria dos transportes. Homens e mercadorias viajam num meio de transporte, e sua viagem, seu movimento espacial, é justamente o processo de produção efetuado. [...] Mas o valor de troca desse efeito útil é determinado, como o de toda e qualquer mercadoria, pelo valor dos elementos de produção nele consumidos (força de trabalho e meios de produção) acrescido do mais-valor criado pelo mais-trabalho dos trabalhadores ocupados na indústria dos transportes (*ibidem*, pp. 133-4).

Além da geração de valor (e de mais-valor), a indústria dos transportes também é importante para o capital por outros motivos. O desenvolvimento dessa indústria e a consequente redução do tempo de transporte das mercadorias permitem um aumento da velocidade de rotação do capital. Assim, um mesmo capital pode passar por mais rotações em um mesmo período de tempo, aumentando a taxa de lucro anual.

Melhorar o sistema de transportes, portanto, é de interesse do capital. O problema é que os capitalistas, individualmente, dificilmente conseguem resolver esse problema, eles dependem que o sistema de transportes já exista para poderem expandir sua produção. O transporte funciona, portanto, como uma *condição geral de produção*: “a revolução no modo de produção da indústria e da agricultura provocou também uma revolução nas condições gerais do processo de produção social, isto é, nos meios de comunicação e transporte” (Marx, 2013, p. 457)². Esse conceito de condições gerais de produção, entretanto, não é muito desenvolvido por Marx. Ele será retomado depois por outros autores, como Castells (2014) e Lojkin (1997), para tratar da questão urbana.

3. Transporte da força de trabalho

Até aqui, foi discutido o transporte de mercadorias em geral. O foco deste trabalho, entretanto, é o transporte de uma mercadoria específica: a força de trabalho. Para poder vender sua força de trabalho, o trabalhador precisa, na grande maioria das vezes, estar presente fisicamente na empresa na qual trabalha. Isso traz a necessidade de um deslocamento entre o local de moradia e o local de trabalho, lugares que, nas cidades capitalistas, costumam estar separados geograficamente.

Nem sempre foi assim. Nas sociedades pré-capitalistas, a maioria da população vivia no campo e morava nas mesmas terras em que trabalhava. Mesmo entre a pequena parcela da população que vivia nas cidades, isso também acontecia:

na cidade medieval não há segregação entre os locais de moradia e trabalho. A oficina do artesão é sua moradia e ao mesmo tempo é a residência dos aprendizes também. Além de ser local de produção e habitação, é na oficina que se vende o produto do trabalho, de tal forma que todo o espaço do burgo é simultaneamente lugar de residência, produção, mercado e vida social (Rolnik, 1995, p. 48).

Além dos locais de trabalho e moradia serem os mesmos, nas cidades medievais diferentes classes dividiam a mesma região, o que também ocorria nas cidades do Brasil colônia:

² As condições gerais de produção são citadas novamente algumas páginas depois: “Mas assim que o sistema fabril conquista certa base existencial e determinado grau de maturidade; assim que seu próprio fundamento técnico, a própria maquinaria, passa, por sua vez, a ser produzido por máquinas; assim que se revolucionam a extração de carvão e ferro, bem como a metalurgia e os meios de transportes e, em suma, são estabelecidas as condições gerais de produção correspondentes à grande indústria, esse modo de produzir adquire uma elasticidade, uma súbita capacidade de se expandir por saltos que só encontra limites na insuficiência de matéria-prima e de mercado por onde escoar seus próprios produtos” (Marx, 2013, p. 522).

Como no burgo medieval, na cidade colonial não existem regiões/trabalho e regiões/moradia, praças da riqueza, praças da miséria. Isto evidentemente não quer dizer que não existiam nestas cidades diferenças de classe ou posição social. Pelo contrário: as distâncias que separavam nobres e plebeus, ricos de pobres eram enormes. Estas distâncias, assim como as distâncias entre senhores e escravos nas cidades brasileiras, não eram físicas. Ricos, nobres, servos, escravos e senhores poderiam estar próximos fisicamente porque as distâncias que os separavam eram expressas de outra forma: estavam no modo de vestir, na gestualidade, na atitude arrogante ou submissa e, no caso brasileiro, também na própria cor da pele. Estes eram sinais de respeito e hierarquia rigorosamente obedecidos porque tinham um fundamento moral: o negro se submetia ao senhor porque a ele pertencia seu corpo; o senhor impunha seu poder ao negro, acreditando ser ele apenas um instrumento, não um ser humano. Assim a mistura de brancos e negros nas ruas e nas casas da cidade era possível porque a distância que os separava era infinita (*ibidem*, pp. 50-51).

No Capitalismo, essa situação altera-se, já que a acumulação primitiva não separa o trabalhador dos meios de produção apenas juridicamente, mas também geograficamente. O artesão que trabalhava na casa em que morava é substituído pelo operário que trabalha na fábrica. Além disso, a cidade vai ficando cada vez mais segregada, com zonas comerciais separadas de zonas residenciais. Estas, por sua vez, tornam-se cada vez mais divididas entre áreas específicas para cada nível de renda. Engels descreve a formação das cidades industriais no seu livro *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. Manchester, o grande centro da indústria e do comércio britânicos da época, é descrita como uma cidade em que é possível “residir nela durante anos, ou entrar e sair diariamente dela, sem jamais ver um bairro operário ou até mesmo encontrar um operário” (Engels, 2010, p. 88). O centro de Manchester era formado por uma zona comercial composta basicamente de escritórios e armazéns e que, devido à falta de moradias, ficava praticamente deserta à noite. Em volta desse centro, havia um anel de bairros operários. Já a burguesia morava fora desse anel, “onde corre o sadio ar do campo, em grandes e confortáveis casas, servidas, a cada quinze ou trinta minutos, por ônibus que se dirigem ao centro da cidade” (*ibidem*, p. 89). As principais ruas que ligam os bairros burgueses ao centro eram todas ocupadas por lojas da pequena e da média burguesias, tornando possível atravessar a cidade sem ver diretamente as casas dos operários.

Se no início da industrialização os operários moravam perto das fábricas, com o tempo suas moradias foram ficando cada vez mais distantes, num processo que, se por um lado, tornou a dependência do transporte cada vez maior,

por outro, foi causado pelo próprio desenvolvimento do setor de transportes: o crescimento dos bairros no subúrbio de Londres no século XIX, por exemplo, “pode ser explicado em grande parte pelo advento das ferrovias e pela oferta de tarifas especiais para operários e ainda pela redução do dia de trabalho que liberou, pelo menos parte da classe trabalhadora, de morar a uma distância de caminhada a pé do local de trabalho” (Harvey, 1982, p. 11).

Já no Brasil, assim como em outros países subdesenvolvidos, essa expansão das cidades deu-se sem a mesma estrutura de transportes. A existência de bairros afastados (enquanto áreas centrais continuam vazias) sem a contrapartida de um bom sistema de transporte público traz várias consequências. A primeira delas é um aumento do tempo de deslocamento, o que é agravado pelos congestionamentos causados pelo crescimento da frota de veículos privados, uma situação que cada vez mais atinge as cidades brasileiras. Em 2012, o tempo médio gasto no deslocamento casa/trabalho nas áreas metropolitanas do Brasil era de 40,8 minutos e 18,6% dos trabalhadores gastavam mais de uma hora nesse trajeto³ (IPEA, 2013). Além disso, esse deslocamento costuma ser feito em ônibus ou trens lotados e desconfortáveis.

Do ponto de vista do trabalhador, esse tempo de deslocamento funciona como um tempo de trabalho⁴. Ele só está gastando esse tempo porque precisa ir até a empresa, e o deslocamento acaba gerando um desgaste físico e mental. Portanto, o aumento do tempo de transporte pode ser considerado *análogo ao aumento da jornada de trabalho* ou, em outras palavras, ao *mais-valor absoluto*.

Esse tempo, entretanto, embora canse o trabalhador, não é um tempo em que este esteja gerando mais-valor para seu empregador. Pelo contrário: se somarmos esse desgaste no transporte com a grande intensidade do trabalho que costuma ocorrer no Brasil, podemos esperar uma deterioração do trabalhador que tende a reduzir a sua produtividade. Isso só não é uma preocupação para o capital porque o abundante exército industrial de reserva que costuma existir nos países dependentes permite manter uma alta taxa de exploração, com a substituição dos trabalhadores assim que eles não têm mais condições de conti-

³ Esses números foram calculados pelo IPEA com base nos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do IBGE.

⁴ Embora possa parecer estranho considerar o tempo de deslocamento como trabalho, em alguns países esse tempo já é contabilizado na jornada. Em 2015, o Tribunal de Justiça da União Europeia decidiu que as horas de trabalho de algumas profissões deveriam ser contadas a partir do momento em que o trabalhador sai de casa (Deslocações..., 2015). Lefebvre (1991, p. 61) classifica esse tempo como “tempo imposto”, não sendo considerado tempo de trabalho nem de lazer: “Classificando as horas (do dia, da semana, do mês, do ano) em três categorias, a saber: o tempo obrigatório (o do trabalho profissional), o tempo livre (o dos lazeres), o tempo imposto (o das exigências diversas fora do trabalho, como transporte, idas e vindas, formalidades, etc.), verifica-se que o tempo imposto ganha terreno. Ele aumenta mais rápido que o tempo dos lazeres. O tempo imposto se inscreve na cotidianidade e tende a definir o cotidiano pela soma das imposições (pelo conjunto delas)”.

nuar realizando satisfatoriamente seu trabalho⁵. Kowarick, em seu livro *A espoliação urbana*, cita essa questão:

Filas, superlotação, atrasos, perdas do dia de trabalho e às vezes a fúria das depredações não constituem apenas simples problemas de trânsito. As horas de espera e de percurso antes e depois do trabalho, via de regra extremamente longo, expressam o desgaste a que estão submetidos aqueles que necessitam do transporte de massa para chegar a seus empregos. Em outras palavras, submetido à engrenagem econômica da qual não pode escapar, o trabalhador, para reproduzir sua condição de assalariado e de morador urbano, deve sujeitar-se a um tempo de fadiga que constitui um fator adicional no esgotamento daquilo que tem a oferecer: sua força de trabalho. E como esta, pelo menos nos níveis de qualificação mais baixos, é abundante, a engrenagem econômica pode facilmente substituí-la tão logo o desgaste a que está sujeita faça decair sua produtividade (Kowarick, 1979, p. 36).

Se a primeira consequência do modelo brasileiro de mobilidade urbana é o tempo de deslocamento, a segunda é o custo: o transporte não só é demorado, como também é caro e isso influencia diretamente o valor da força de trabalho.

Assim como acontece com as demais mercadorias, o valor da força de trabalho é determinado pelo tempo de trabalho necessário para a sua reprodução. Mais especificamente, o valor da força de trabalho é o valor dos meios de subsistência que permitem manter o trabalhador “em sua condição normal de vida” e, além disso, sustentar os filhos que o substituirão no futuro. É importante ressaltar que não se trata apenas de uma subsistência física ou biológica, mas de uma necessidade que, “assim como o modo de sua satisfação, é ela própria um produto histórico e, por isso, depende em grande medida do grau de cultura de um país” (Marx, 2013, pp. 245-246).

Se, como dito anteriormente, na cidade capitalista há uma separação entre os locais de moradia e de trabalho (além dos outros lugares que o trabalhador frequenta para fins de consumo, lazer, educação, etc.) e isso exige deslocamentos que possuem um custo, esse custo entrará na cesta de consumo da classe trabalhadora e, conseqüentemente, fará parte do *valor da força de trabalho*⁶. E normalmente o peso desse gasto no valor da força de trabalho é alto.

⁵ Segundo Marini (2005), uma das marcas das economias dependentes é justamente a superexploração do trabalho, que só é possível em um país onde a reposição da mão-de-obra seja fácil.

⁶ Muitas vezes, inclusive, esse custo é pago ao trabalhador de forma separada do salário, através do vale-transporte ou algum outro auxílio do tipo. Em 2012, 42,2% dos trabalhadores urbanos brasileiros recebiam algum tipo de auxílio transporte. Nas regiões metropolitanas, esse número era de 64,4% (IPEA, 2013, pp. 15-16).

Os dados da Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) do IBGE mostram que, em 2009, as famílias brasileiras⁷ gastavam, em média, 15,8% da sua renda com transporte urbano⁸. Essa média, entretanto, é rebaixada pelas famílias de renda mais alta. Entre os 10% mais pobres, o comprometimento da renda com transporte é de 21,8% e na maioria das faixas de renda fica em torno de 17%.

Tabela 1 – Renda e gastos com transporte urbano das famílias brasileiras, segundo decil de renda (2009)

Intervalos de renda familiar <i>per capita</i>	Renda familiar média	Gastos com transporte urbano	Comprometimento da renda com transporte
1º decil	R\$ 532,03	R\$ 116,16	21,8%
2º decil	R\$ 917,20	R\$ 161,90	17,7%
3º decil	R\$ 1.165,42	R\$ 189,77	16,3%
4º decil	R\$ 1.490,95	R\$ 248,54	16,7%
5º decil	R\$ 1.730,79	R\$ 296,63	17,1%
6º decil	R\$ 2.102,56	R\$ 350,30	16,7%
7º decil	R\$ 2.573,93	R\$ 439,92	17,1%
8º decil	R\$ 3.237,67	R\$ 541,14	16,7%
9º decil	R\$ 4.669,59	R\$ 810,59	17,4%
10º decil	R\$ 10.872,28	R\$ 1.503,45	13,8%
Total	R\$ 3.211,25	R\$ 506,33	15,8%

Fonte: Carvalho & Pereira (2012, p. 12), com dados da POF 2009 (IBGE).

Como o valor dos serviços de transporte é determinado pelo trabalho socialmente necessário para produzi-los, um aumento na produtividade deste setor (ou em algum setor que produza meios de produção usados pela indústria do transporte) irá reduzir o valor da mercadoria transporte. Isso pode permitir uma redução no valor da força de trabalho e, conseqüentemente, um aumento do tempo não pago da jornada de trabalho. É o que Marx (2013, p. 390) chama de

⁷ Essa sistematização da POF feita por Carvalho e Pereira (2012) separa a população em níveis de renda e não em classes (embora exista certa correlação entre essas duas categorias). Como não estamos preocupados com o valor exato gasto pelos trabalhadores em transporte, mas apenas em dar um panorama aproximado para mostrar que esse tipo de gasto é relevante, o dado tal como está apresentado já é suficiente.

⁸ Até então estávamos falando em valor dos serviços de transporte e valor da força de trabalho e agora apresentamos dados sobre gastos com transportes e salários. Ou seja, houve um salto no nível de abstração, passando de valores para preços de mercado, sem que tenham sido feitas as devidas mediações. Sabemos que as mercadorias nem sempre são trocadas pelo seu valor. Pelo contrário, as diferenças de composição orgânica do capital fazem com que os preços de produção sejam diferentes dos valores (Marx, 2017, cap. 9). Além disso, as condições de oferta e demanda fazem com que os preços de mercado possam divergir dos preços de produção. Para não perder o foco do artigo, optou-se por não entrar no debate sobre o “problema da transformação”, mesmo que isso signifique uma perda de rigor. No entanto, como o objetivo aqui não é medir qual é a participação exata do transporte no valor da força de trabalho, mas apenas ilustrar que é um item relevante nesse valor, tal opção não nos parece trazer grandes prejuízos.

mais-valor relativo. Portanto, mudanças que deixem o transporte urbano mais barato interessam também ao capital e não apenas aos trabalhadores.

Uma alternativa é passar esse serviço para o Estado. Embora o custo continue existindo, ele pode ser reduzido, num resultado próximo àquele de geração de mais-valor relativo que ocorre quando há aumentos de produtividade na produção privada:

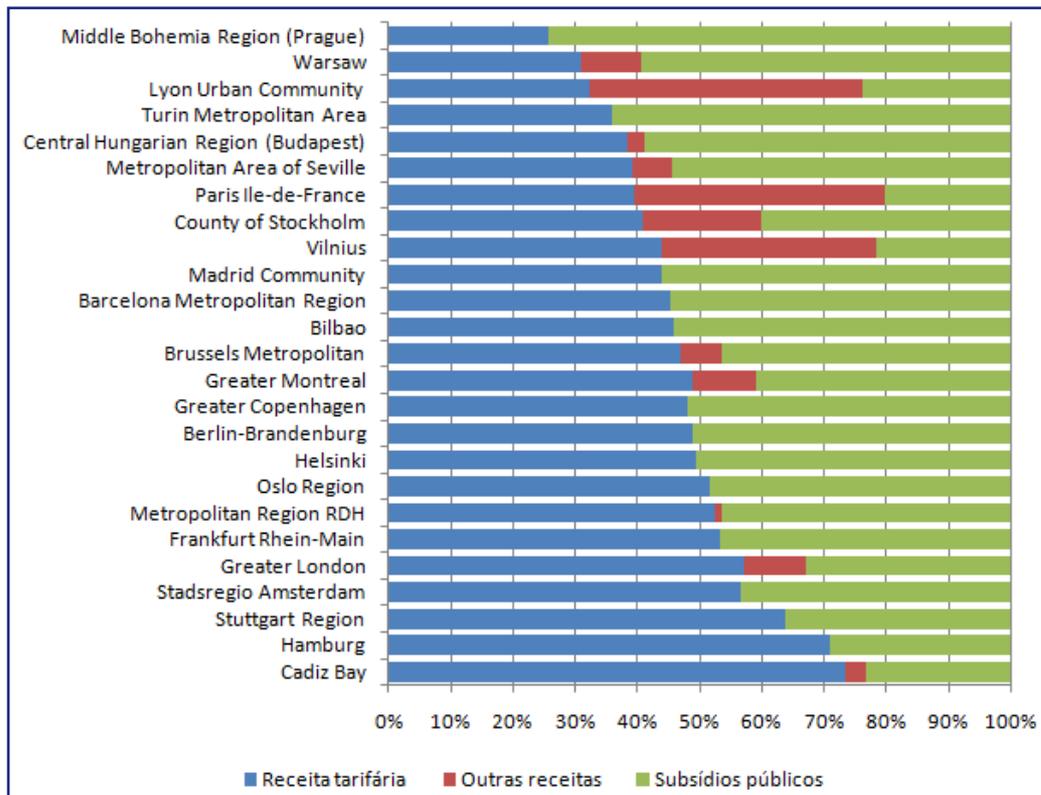
Deveríamos mencionar a questão dos dispêndios sociais do Estado, que na época de Marx não eram muito grandes, mas que assumiram proporções gigantescas nos países capitalistas desenvolvidos. Muitos desses dispêndios são feitos para financiar os serviços públicos que poderiam, em princípio, ser proporcionados pelo capital privado e adquiridos diretamente pelos operários e suas famílias. Contudo, é muitas vezes mais barato e eficaz proporcionar serviços coletivamente, e os impostos necessários para financiar os serviços em questão podem ser consideravelmente menores que os salários adicionais necessários para que sejam adquiridos de modo privado. [...] Essa transferência de produção do setor privado para o estatal é nitidamente análoga à geração de mais-valia relativa que ocorre quando a produção é reorganizada dentro do próprio setor privado. Em ambos os casos, o montante de trabalho necessário ao fornecimento de determinado padrão de vida estará reduzido (Rowthorn, 1982, pp. 193-194).

É o que muitos países fazem. Na Europa, por exemplo, os sistemas de transporte público são altamente subsidiados. Em média, apenas 48,2% do custo operacional do transporte público nas áreas metropolitanas europeias é coberto pela tarifa cobrada (EMTA, 2013, p. 5). Mesmo nos Estados Unidos, país com tradição liberal, os subsídios também são importantes⁹. Esses subsídios são importantes não só para reduzir o preço médio pago pelo uso do transporte público, mas também para ampliar a rede deste tipo de transporte, reduzindo a necessidade do uso do transporte individual, que costuma ser mais caro e, consequentemente, aumenta o valor da força de trabalho¹⁰.

⁹ “Across the 20 largest transit systems in the United States (ranked by passenger miles), the subsidy, as measured by the difference between operating costs and passenger fare revenues, ranges from 29 to 89 percent of operating costs for rail and from 57 to 89 percent for bus” (Parry & Small, 2009, p. 700).

¹⁰ “Num país onde não existe transporte público ou partilhado, um carro particular ou uma motocicleta poderá ser uma exigência indispensável, sem a qual é impossível ir ao trabalho. Os salários, portanto, devem ser em média suficientes para cobrir o custo do funcionamento de um carro ou motocicleta, caso contrário, a quantidade de força de trabalho disponível declinará” (Rowthorn, 1982, p. 189).

Gráfico 1 – Cobertura dos custos operacionais do transporte público em áreas metropolitanas da Europa (2012)



Fonte: European Metropolitan Transport Authorities (2013, p. 5).

Outra forma de tratar dessa questão é através do conceito de *meios de consumo coletivo*, desenvolvido por Jean Lojkin e usado por grande parte da literatura marxista sobre urbanismo. O autor amplia a ideia de *condições gerais de produção* de Marx, incluindo nestas o transporte público, a saúde, a educação e outros serviços. Esses meios de consumo coletivo diferenciar-se-iam do consumo individual da seguinte forma:

Do ponto de vista da medida capitalista, as atividades de ensino, de saúde, ou de pesquisa científica *permanecem improdutivas* (de mais-valia), mesmo se elas são cada vez mais *necessárias* à própria produção material como meios de formação ampliada das forças produtivas humanas. Os meios de consumo coletivos entram então na esfera de consumo final, da mesma maneira que os meios de consumo individual? De modo nenhum, na medida em que justamente sua especificidade é de não serem consumidos *diretamente* pela força de trabalho individual, isto é, de não serem objeto de transformação direta do capital variável em salário, logo, em gasto de renda que serve para comprar mercadorias necessárias à reprodução *individual* da força de trabalho. A produção de meios de consumo coletivos como a escola ou o

hospital – pouco importa, no caso, que sejam privados ou públicos – oferece a particularidade de ser a metamorfose de uma fração do *capital* variável em *compra de forças de trabalho e de meios de trabalho* que só funcionam no processo de consumo. São portanto *despesas indispensáveis* para transformar o resto do capital variável em salário, e, depois, em compra de mercadorias destinadas ao consumo final (Lojkine, 1997, p. 151; grifos no original).

Embora Lojkine dê importantes contribuições para esse debate, sua formulação tem alguns problemas. O principal deles é que sua argumentação baseia-se na suposição que tais atividades seriam intrinsecamente improdutivas¹¹, o que é um erro. Um mesmo trabalho por ser produtivo ou improdutivo¹², ou seja, pode produzir mais-valor ou não. Isso vai depender das relações sociais de produção envolvidas. Marx deixa isso claro e inclusive cita o exemplo da educação, dizendo que um professor pode ser produtivo se estiver “enriquecendo um patrão”¹³, ou seja, se trabalhar em uma escola particular. Já o trabalho de um professor de uma escola pública é improdutivo: ele não está gerando mais-valor diretamente para nenhum capitalista. Pelo contrário, seu salário é pago com uma parcela do mais-valor arrecadado pelo Estado na forma de tributos. Portanto, dizer que “pouco importa que [a escola e o hospital] sejam privados ou públicos” é um equívoco.

¹¹ Essa ideia é afirmada em outros momentos do texto, como por exemplo: “Se, ao contrário, se tratar de transporte de passageiros, de atividades de saúde ou de educação, ou de atividades bancárias e comerciais, esses serviços, esses efeitos úteis, não se cristalizam em nenhum objeto material e não acrescentam mais valor a mercadorias produzidas em outros setores. Não criam portanto nenhum valor adicional e são totalmente improdutivos (de mais-valia)” (Lojkine, 1997, p. 177).

¹² “A mesma espécie de trabalho pode ser *produtiva* ou *improdutiva*. Milton, por exemplo, que escreveu o *Paraíso Perdido* por 5 libras esterlinas, era um *trabalhador improdutivo*. Ao revés, o escritor que fornece à editora trabalho como produto industrial é um *trabalhador produtivo*. Milton produziu o *Paraíso Perdido* pelo mesmo motivo por que o bicho-da-seda produz seda. Era uma atividade própria de sua natureza. Depois vendeu o produto por 5 libras. Mas o proletário intelectual de Leipzig, que sob a direção da editora produz livros (por exemplo, compêndios de economia), é um *trabalhador produtivo*; pois, desde o começo, seu produto se subsume ao capital e só para acrescer o valor deste vem à luz. Uma cantora que vende seu canto por conta própria é um *trabalhador improdutivo*. Mas, a mesma cantora, se um empresário a contrata para ganhar dinheiro com seu canto, é um *trabalhador produtivo*, pois produz capital.” (Marx, 1980, p. 396).

¹³ “Só é produtivo o trabalhador que produz mais-valor para o capitalista ou serve à autovalorização do capital. Se nos for permitido escolher um exemplo fora da esfera da produção material, diremos que um mestre-escola é um trabalhador produtivo se não se limita a trabalhar a cabeça das crianças, mas exige trabalho de si mesmo até o esgotamento, a fim de enriquecer o patrão. Que este último tenha investido seu capital numa fábrica de ensino, em vez de numa fábrica de salsichas, é algo que não altera em nada a relação. Assim, o conceito de trabalhador produtivo não implica de modo nenhum apenas uma relação entre atividade e efeito útil, entre trabalhador e produto do trabalho, mas também uma relação de produção especificamente social, surgida historicamente e que cola no trabalhador o rótulo de meio direto de valorização do capital” (Marx, 2013, p. 578).

4. O custo do transporte público no Brasil

Já foi dito que as cidades europeias possuem subsídios ao transporte público, mas isso não é exclusividade de países desenvolvidos. Acontece o mesmo em países da América Latina, como a Argentina. Na área metropolitana de Buenos Aires, em 2013, os subsídios cobriam 76% do custo do transporte público automotor de passageiros (ASAP, 2014, p. 18), fazendo com que as tarifas fossem muito mais baixas que as brasileiras. Nesse mesmo ano, o preço médio da tarifa de ônibus nas grandes cidades brasileiras era cerca de três vezes maior do que nas grandes cidades dos demais países latino-americanos. Nem toda essa diferença, entretanto, é explicada pela existência de subsídios, já que o sistema de ônibus brasileiro tem qualidade superior aos de vários desses países (Vasconcelos, 2013, p. 152).

É importante deixar claro que, no Brasil, existem sim subsídios ao transporte, mas que eles estão concentrados no transporte individual. Um estudo do IPEA estimou que, em 2004, os subsídios públicos para a operação e aquisição de automóveis privados no Brasil estavam entre R\$ 8,5 e R\$ 14,1 bilhões por ano, enquanto o transporte público recebia apenas entre R\$ 0,98 e R\$ 1,2 bilhão (Vasconcelos; Carvalho & Pereira, 2011). Já um relatório da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) estima que, de 2003 a 2014, os recursos gastos pelo poder público para a manutenção do sistema viário usado pelo transporte individual foram de R\$ 139,5 bilhões, enquanto os recursos gastos pelo poder público para a manutenção do sistema viário usado pelo transporte público foram de apenas R\$ 29,3 bilhões¹⁴ (ANTP, 2016).

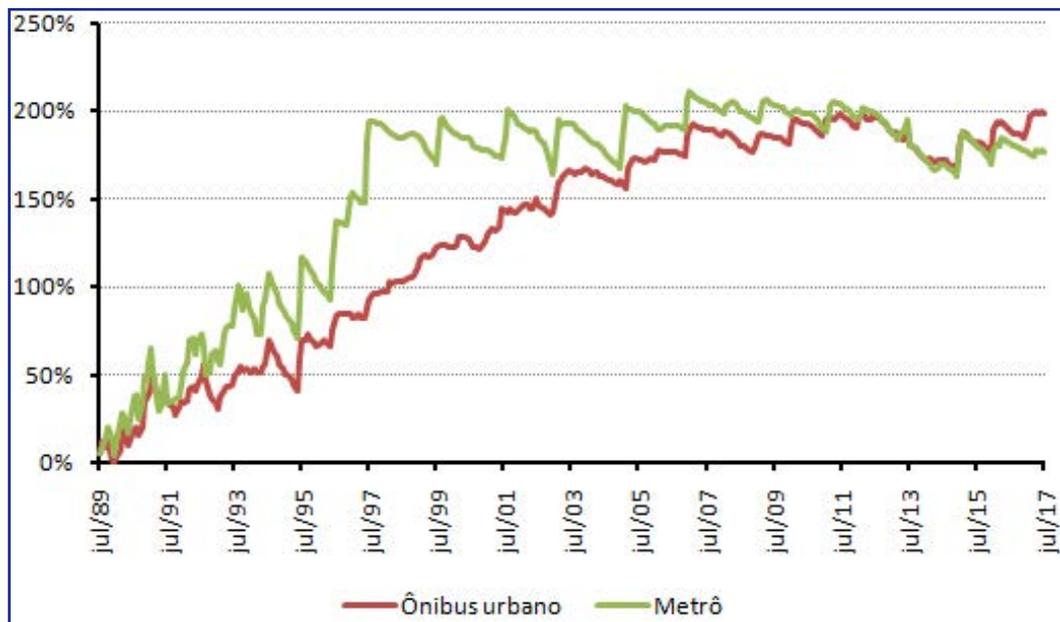
Essa falta de prioridade do transporte coletivo nas políticas públicas ajuda a explicar porque as tarifas são tão altas no Brasil. E além de serem altas, estão crescendo constantemente. De julho de 1989 a julho de 2017, a passagem de ônibus nas principais capitais brasileiras subiu 199% acima da inflação. O aumento até 2012 foi praticamente contínuo e apenas em 2013 e 2014, após as Jornadas de Junho, houve uma redução real (e, em muitas cidades, nominal) das tarifas, embora, desde então, elas já tenham aumentado de novo. A tarifa de metrô teve um comportamento semelhante¹⁵, com um aumento real de 177% no mesmo período¹⁶.

¹⁴ Em R\$ de 2014, corrigido pelo IPCA.

¹⁵ O gráfico 2 mostra que, em 1997, a tarifa de metrô teve um grande aumento, mas depois convergiu com a de ônibus. Esse salto no preço em 1997 foi influenciado, principalmente, pelos reajustes do metrô do Rio de Janeiro, que foi privatizado nesse ano.

¹⁶ Os dados são do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), do IBGE. Antes de julho de 1989, o IBGE não divulgava o IPCA desagregado.

Gráfico 2 – Variação real acumulada da tarifa do ônibus urbano e do metrô no Brasil (jul. 1989 – jul. 2017)



Fonte: Elaboração própria, com dados do IPCA (IBGE).

Se o esperado era que, no longo prazo, houvesse algum ganho de produtividade e uma conseqüente redução nos valores, o que permitiria um aumento na produção de mais-valor relativo, o que aconteceu foi o contrário. É claro que o preço não mostra, diretamente, mudanças na produtividade, mas há motivos para acreditar que a produtividade realmente caiu nesses anos, principalmente devido à queda do número de passageiros. Segundo a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU)¹⁷, o custo médio por quilômetro do sistema de ônibus urbano das maiores cidades do Brasil¹⁸ caiu de R\$ 6,27 em outubro de 1994 para R\$ 6,17 em outubro de 2016¹⁹. A variação foi pequena, mas, no mesmo período, o número de passageiros por quilômetro caiu de 2,43 para 1,46 – uma redução de quase 40%. Como o serviço que está sendo vendido não é o deslocamento do ônibus, mas dos passageiros, o que nos interessa saber é a quantidade de trabalho socialmente necessária para transportar cada passageiro, que aumenta quando o número de passageiros é reduzido. Portanto, essa grande queda no número de passageiros significa uma queda na produtividade

¹⁷ Informações disponíveis em <<http://www.ntu.org.br/novo/ListaDadosPorRegiao.aspx?idArea=7&idSegundoNivel=17>>.

¹⁸ Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

¹⁹ Valores corrigidos pelo IGP-DI.

do trabalho no transporte público e, conseqüentemente, um aumento no valor desse serviço, o que ajuda a explicar o crescimento do preço²⁰.

A principal explicação para essa queda no número de passageiros é o aumento do uso do automóvel e da motocicleta. Isso leva a um duplo aumento do gasto com transportes: como o carro é um meio de transporte mais caro (apesar de ter reduzido o seu custo nos últimos anos), aqueles que deixam de andar de ônibus para comprar um carro aumentam os seus gastos; ao mesmo tempo, ao reduzir o número de passageiros (o que eleva a tarifa), esse processo também aumenta o gasto daqueles que ainda andam de transporte coletivo. Isso explica em parte o motivo do transporte representar uma parcela tão grande do orçamento das famílias brasileiras. Para piorar, o aumento no número de carros também contribui para os engarrafamentos, fazendo com que os deslocamentos na cidade sejam não apenas mais lentos, como também mais caros, já que isso aumenta o consumo de combustível.

Ainda sobre a tarifa do transporte coletivo, é bom lembrar que esse não é um mercado concorrencial, o que ajuda a explicar o preço alto. As prefeituras geralmente criam monopólios para cada linha (ou bacias que reúnem várias linhas) e uma empresa que opera com monopólio pode manter permanentemente o preço acima do preço de produção. A regulação estatal oficialmente serviria para que isso não ocorresse e geralmente a tarifa é calculada de forma a cobrir os custos da empresa e dar mais uma taxa de lucro “normal”. Portanto, é um preço que deveria estar de acordo com o preço de produção. Mas as planilhas de custos costumam ser superfaturadas²¹, aumentando o preço e fazendo com que a empresa de ônibus receba, além da taxa de lucro, uma renda de monopólio.

5. Para que(m) serve o atual modelo de transporte urbano?

Resumindo, temos um modelo de cidade e de mobilidade urbana que faz com que os trabalhadores gastem cada vez mais tempo e mais dinheiro nos seus deslocamentos diários. É fácil perceber que o trabalhador é o mais prejudicado por esse modelo. No entanto, foi mostrado que tal modelo pode ser prejudicial também ao capital, já que ele aumenta não só o valor da força de trabalho, mas também o seu desgaste físico e mental, o que pode levar a uma queda de produtividade e/ou a uma necessidade de substituição dos trabalhadores.

Por que então os capitalistas não se opõem a este modelo? Nossa hipótese é que há dois motivos econômicos que ajudam a explicar isso, o que não significa que não haja outros motivos não econômicos tão importantes quanto. Não dá para

²⁰ Na maioria das cidades brasileiras, a tarifa do ônibus é calculada pela divisão do custo por quilômetro (já incluído o lucro) pelo índice de passageiros pagantes por quilômetro.

²¹ Ver, por exemplo, Augustin (2015, 2017) e Augustin & Veiga (2016).

ignorar, por exemplo, todos os aspectos culturais que fazem o automóvel ocupar o lugar que ocupa na nossa sociedade. Contudo, esse não é o foco deste artigo²².

O *primeiro motivo* econômico seria o já citado excedente estrutural de mão-de-obra existente na nossa economia. Historicamente, o Brasil (assim como outros países dependentes) possui um grande exército industrial de reserva, que ajuda a manter os salários baixos. Em alguns períodos até pode haver certa redução do desemprego e um aumento de salários, mas esses períodos duram pouco e logo o desemprego volta a aumentar, forçando os salários para baixo. Isso permite aos capitalistas não aumentarem os salários quando há aumento no preço de algum bem de consumo dos trabalhadores (como o transporte), pois o medo do desemprego faz com que muitos trabalhadores aceitem a queda real do salário e tenham que cortar em outras despesas para compensar o aumento de uma delas. Se essa combinação de baixos salários, altas taxas de exploração e desgaste causado pelo transporte fizerem com que uma parcela da classe trabalhadora esgote sua força de trabalho, não há problema: há outros para substituírem estes²³.

O *segundo motivo* é que, apesar de um transporte mais barato e mais rápido poder ser do interesse do capital em geral, vários setores da burguesia beneficiam-se do modelo atual. Para começar, as próprias empresas de ônibus, que ganham rendas de monopólio. Os outros capitalistas poderiam posicionar-se contra isso e exigir um transporte público que realmente seja público e não privado, o que poderia reduzir o valor desse transporte. No entanto, dificilmente isso aconteceria, já que “o ataque a uma forma de propriedade – uma forma de propriedade privada das condições de trabalho – seria muito perigoso para a outra forma” (Marx, 1983, p. 477). Além disso, as relações das empresas de ônibus com o poder político não costumam ser muito republicanas e muitas vezes incluem práticas como financiamentos de campanha não declarados em troca da manutenção dos contratos e das altas tarifas. Dentre outros casos, podemos citar a recente operação da Polícia Federal que prendeu alguns dos maiores empresários de ônibus do Rio de Janeiro. Eles são acusados de pagar R\$ 260 milhões em propinas ao ex-governador Sérgio Cabral e a outras autoridades “em troca de vantagens como reajustes injustificados de tarifas, retenção irregular de créditos do Riocard e prevaricação dos agentes encarregados de fiscalizar o setor” (Otavio & Biasetto, 2017).

Outro setor que tem bastante influência sobre as decisões políticas é a in-

²² Sobre este tema, ver Gorz (2005).

²³ A facilidade de substituição de trabalhadores não é escondida nem pelos próprios empresários. Em 2017, a prefeitura de Porto Alegre anunciou o fim da segunda passagem gratuita para quem usa a integração do sistema de ônibus. Em entrevista ao jornal *Zero Hora*, representantes de entidades patronais da cidade admitiram que isso levaria as empresas a escolherem trabalhadores “mais baratos”, que só precisassem pegar um ônibus de casa para o trabalho (Fim da gratuidade..., 2017).

dústria automobilística. Como diz Francisco de Oliveira (1978, p. 75): “Não pode o Estado solucionar o chamado problema de transporte urbano? Pelo tamanho do excedente que maneja, pode; mas se esse excedente provém em parte da produção automobilística, então não pode”. Além da produção de automóveis por si só já ter um peso significativo na nossa economia, ela tem efeitos sobre outros ramos, como a indústria petrolífera, siderúrgica e de borracha, o que faz com que incentivar a venda de carros seja historicamente uma das formas preferidas dos governos de aquecer a economia. O automóvel costuma estar presente tanto nos planos econômicos de longo prazo, pois é visto como um sinal de desenvolvimento do país, como nas medidas econômicas conjunturais, com incentivos à indústria automobilística para evitar demissões em tempos de crise. Pelo grande volume de recursos que movimenta, a produção de carros e dos demais produtos relacionados tem o apoio não só de uma grande parcela da burguesia, que atua nessas áreas, mas também de setores da classe trabalhadora, que veem nesses ramos uma oportunidade de emprego.

Por fim, outra parcela da classe dominante que sempre influenciou o nosso modelo de mobilidade urbana é aquela ligada à propriedade da terra e à construção civil. A prioridade ao transporte individual faz com que a necessidade de construção de ruas, pontes e viadutos seja muito maior, beneficiando as construtoras²⁴. Além disso, os investimentos em transportes têm grande influência sobre o preço da terra e aqueles que organizam esses investimentos costumam tentar apropriar-se da valorização dos terrenos (Harvey, 2013, p. 484). Inclusive é comum que as mesmas pessoas ou empresas atuem no transporte e na especulação imobiliária. Em Porto Alegre, por exemplo, a maior empresa de loteamentos no início de século XX era a Companhia Territorial Porto-Alegrense, que tinha entre seus sócios o tenente-coronel Manoel Py (que também era acionista majoritário das companhias Carris Porto-Alegrense, Hidráulica Porto-Alegrense e do Banco Comercial Franco-Brasileiro, além de ter sido deputado estadual e federal) e o empresário José Luiz Moura Azevedo (presidente da Companhia Hidráulica Porto-Alegrense e diretor do Banco Nacional do Comércio e da Companhia Carris Porto-Alegrense). A Carris era a empresa responsável pelos bondes da cidade²⁵ e muitas de suas novas linhas eram justamente nas áreas em que seus sócios possuíam terras, com o objetivo de valorizar os loteamentos que estavam sendo lançados (Strohaecker, 1995, p. 103). Já Caldeira (2000, pp. 219-220) diz que, em São Paulo, “o principal agente de expansão dos serviços de ônibus não foi o governo,

²⁴ Assim como as empresas de ônibus, as construtoras também costumam ter relações próximas com políticos e são um dos setores que mais participam do financiamento de campanhas eleitorais.

²⁵ Mais tarde, a Carris foi estatizada e passou a operar linhas de ônibus, sendo até hoje uma das principais empresas públicas de transporte coletivo do Brasil. O atual prefeito de Porto Alegre, entretanto, anunciou recentemente que está estudando a privatização da empresa.

mas empresários particulares, a maioria dos quais também eram especuladores imobiliários. Como consequência, o sistema era irregular e aleatório, projetado para servir aos interesses imobiliários”. Portanto, a formação da nossa rede de transporte coletivo não foi feita com o objetivo de melhorar a circulação de pessoas, mas para valorizar terras.

Essa relação entre bancos, indústria do transporte e especulação imobiliária aconteceu também em outras cidades brasileiras e não foi exclusividade do nosso país. Lenin, em seu livro sobre o imperialismo, comenta:

Uma das operações particularmente lucrativas do capital financeiro é também a especulação com terrenos situados nos subúrbios das grandes cidades que crescem rapidamente. O monopólio dos bancos funde-se neste caso com o monopólio da renda da terra e com o monopólio das vias de comunicação, pois o aumento dos preços dos terrenos, a possibilidade de os vender vantajosamente por parcelas, etc., dependem principalmente das boas vias de comunicação com a parte central da cidade, as quais se encontram nas mãos de grandes companhias, ligadas a esses mesmos bancos mediante o sistema de participação e de distribuição dos cargos diretivos (Lenin, 1979, p. 617).

Somando os capitalistas que atuam no transporte coletivo, na indústria automobilística e nas outras a ela ligadas (petróleo, aço, etc.), na especulação imobiliária, na construção civil e nos bancos que financiam todos esses setores, temos uma parcela considerável dentro da burguesia a quem pode interessar um modelo de transporte com preços altos.

6. Considerações finais

Este artigo tentou mostrar um pouco das relações econômicas que estão por trás da mobilidade urbana, discutindo algumas das causas e consequências de um modelo de alto custo e que privilegia o transporte individual motorizado. É um estudo preliminar, que ainda precisa ser desenvolvido, mas que tenta trazer alguns elementos que ajudam a entender a relação do transporte com variáveis econômicas importantes, como o valor da força de trabalho.

O trabalhador é o mais prejudicado com o atual modelo, pois gasta uma grande parte de seu salário e do seu tempo com transporte. Além do cansaço gerado, isso acaba dificultando outros deslocamentos que não aquele da casa pra o trabalho, como saídas para lazer ou para uso de serviços públicos, afetando o direito do trabalhador à cidade²⁶.

²⁶ O conceito de direito à cidade foi desenvolvido inicialmente por Lefebvre (2001) e é retomado atualmente por vários autores, como Harvey (2014).

A burguesia poderia estar interessada em melhorar as condições de transporte, uma vez que isso poderia possibilitar uma redução no desgaste e no valor da força de trabalho. No entanto, em países dependentes, onde o excedente de mão-de-obra costuma ser regra, esta não costuma ser uma grande preocupação para o capital. Além disso, diversos setores da burguesia beneficiam-se diretamente do atual modelo de transportes e, portanto, têm interesse em mantê-lo.

Por fim, é preciso reforçar que esses elementos, sozinhos, não conseguem explicar a realidade concreta do desenvolvimento do transporte urbano no país. Eles mostram que, por trás dos diferentes modelos de mobilidade urbana, existe uma disputa entre classes e também entre diferentes frações de cada classe. A forma como essa disputa desenrola-se em cada local e em cada período e como ela é resolvida, gerando diferentes modelos de transporte, é assunto para outras pesquisas, que, além desses elementos, precisam considerar diversos fatores políticos, sociais e culturais que afetam tal disputa.

Referências bibliográficas

- ASOCIACIÓN ARGENTINA DE PRESUPUESTO (ASAP). *Subsidios y Compensaciones Tarifarias en Transporte*. Outubro de 2014. Disponível em: <<http://www.asap.org.ar/wordpress/wp-content/uploads/2014/10/Infosubtransporte.pdf>>. Acesso em 22 mar. 2016.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). *Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. Relatório Comparativo 2003-2014*. Julho de 2016. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2016/9/3/sistemasinformacao-mobilidade-comparativo-2003_2014.pdf>. Acesso em: 16 jan. 2018.
- AUGUSTIN, André Coutinho & VEIGA, Leonardo Amaral da. “Sim, é possível reduzir a tarifa de ônibus no Rio”. *Enquanto se luta se samba também*. 23 out. 2016. Disponível em: <<https://enquantoseluta.wordpress.com/2016/10/23/sim-e-possivel-reduzir-a-tarifa-de-onibus-no-rio>>. Acesso em 11 mar. 2017.
- AUGUSTIN, André Coutinho. “Fortunati muda as regras de cálculo para justificar aumento da passagem.”. *Enquanto se luta se samba também*. 21 fev. 2015. Disponível em: <<https://enquantoseluta.wordpress.com/2015/02/21/fortunati-muda-as-regras-de-calculo-para-justificar-aumento-da-passage>>. Acesso em 11 mar. 2017.
- _____. Novo decreto mantém erros de cálculo na tarifa de ônibus em Porto Alegre. 01 fev. 2017. *Enquanto se luta se samba também*. Disponível em: <<https://enquantoseluta.wordpress.com/2017/02/01/novo-decreto-mantem-erros-de-calculo-na-tarifa-de-onibus-em-porto-alegre>>. Acesso em 11 mar. 2017.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade de muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Ed. 34/Edusp, 2000.

CARVALHO, Carlos Henrique & PEREIRA, Rafael Henrique. *Gastos das famílias brasileiras com transporte urbano público e privado no Brasil: Uma análise da POF 2003 e 2009*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Texto para discussão nº 1803. Brasília, dezembro de 2012. Disponível em: <http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_1803.pdf>. Acesso em 4 abr. 2016.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. 6. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2014.

DESLOCAÇÕES para o emprego passam a contar como horas de trabalho. *Diário de Notícias*. 11 de setembro de 2015. Disponível em: <<http://www.dn.pt/globo/interior/deslocacoes-para-o-emprego-passam-a-contar-como-horas-de-trabalho-4773057.html>>. Acesso em 10 mar. 2017.

ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Boitempo, 2010.

EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES (EMTA). *Barometer of public transport in European metropolitan areas 2012*. Paris, 2013. Disponível em: <http://www.emta.com/IMG/pdf/emta_barometer_2012.pdf>. Acesso em 22 mar. 2016.

FIM DA GRATUIDADE em segunda passagem pode prejudicar contratação de pessoas que fazem baldeação, admitem lojistas. *Zero Hora*. Porto Alegre, 28 de julho de 2017. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2017/07/fim-da-gratuidade-em-segunda-passagem-pode-prejudicar-contratacao-de-pessoas-que-fazem-baldeacao-admitem-lojistas-9855557.html>>. Acesso em 2 ago. 2017.

GORZ, André. “A ideologia social do automóvel”. In: LUDD, Ned (org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. 2.ed. São Paulo: Conrad, 2005.

HARVEY, David. “O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas”, *Espaço & Debates*, n. 6, ano 2, São Paulo, pp. 06-35, 1982.

_____. *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). *Indicadores de mobilidade urbana da Pnad 2012*. Brasília, DF, 24 out. 2013. (Comunicado do IPEA; n. 161). Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/131024_comunicadoipea161.pdf>. Acesso em 05 abr. 2016.

KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LEFEBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Ática, 1991.

_____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

- LENIN, Vladimir Ilitch. “O imperialismo, fase superior do capitalismo”. In: _____. *Obras Escolhidas*. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.
- LOJKINE, Jean. *O Estado capitalista e a questão urbana*. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MARINI, Ruy Mauro. “Dialética da dependência”. In: TRASPADINI, Roberta & STEDILE, João Pedro (orgs.). *Ruy Mauro Marini: Vida e obra*. São Paulo: Expressão Popular, 2005.
- MARX, Karl. *Teorias da mais-valia: História crítica do pensamento econômico*. v. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.
- _____. *Teorias da mais-valia: História crítica do pensamento econômico*. v. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.
- _____. *O capital: Crítica da economia política*. Livro I: O processo de produção do Capital. São Paulo: Boitempo, 2013.
- _____. *O capital: Crítica da economia política*. Livro II: O processo de circulação do Capital. São Paulo: Boitempo, 2014.
- _____. *O capital: Crítica da economia política*. Livro III: O processo global da produção capitalista. São Paulo: Boitempo, 2017.
- MOVIMENTO PASSE LIVRE – SÃO PAULO (MPL). “Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo”. In: MARICATO, Ermínia *et alii*. *Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo/Carta Maior, 2013.
- OLIVEIRA, Francisco de. “Acumulação monopolista, Estado e urbanização: a nova qualidade do conflito de classes”. In: MOISÉS, José Álvaro (org.). *Contradições urbanas e movimentos sociais*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra/Centro de Estudos de Cultura Contemporânea, 1978, pp. 65-76.
- OTAVIO, Chico & BIASETTO, Daniel. “Lava-Jato no Rio abre ‘caixinha preta’ da Fetranspor”. *O Globo*. 3 jul. 2017. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/brasil/lava-jato-no-rio-abre-caixinha-preta-da-fetranspor-21546386>>. Acesso em 10 jul. 2017.
- PARRY, Ian W. H. & SMALL, Kenneth A. “Should Urban Transit Subsidies Be Reduced?”, *The American Economic Review*, v. 99, n. 3, pp. 700-724, June 2009.
- ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- ROWTHORN, Bob. “A teoria marxista dos salários”. In: _____. *Capitalismo, conflito e inflação: ensaios de economia política*. Zahar: Rio de Janeiro, 1982, pp. 168-210.
- RUBIN, Isaak Illich. *A teoria marxista do valor*. São Paulo: Brasiliense, 1980.
- STROHAECKER, Tânia Marques. “O mercado de terras de Porto Alegre: Atuação das companhias de loteamento (1890-1945)”, *Revista Brasileira de Geografia*, v. 57, n. 2, pp. 101-123, abril/junho 1995.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de & PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. *Transporte e mobilidade urbana*.

Para além dos 20 centavos: a mobilidade urbana sob o ponto de vista...

Brasília: CEPAL/IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34). Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1552.pdf>. Acesso em 15 mar. 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Políticas de transporte no Brasil: A construção da mobilidade excludente*. Barueri: Manole, 2013.

Recebido em 30 de janeiro de 2018

Aprovado em 18 de abril de 2018