



## **Notas sobre a superexploração dos trabalhadores na mobilidade urbana por transporte público de Curitiba/PR**

Michael Cruz <sup>1</sup>

### **Resumo**

O presente artigo apresenta notas sobre a jornada de trabalho de motoristas em Curitiba, lida pelas lentes da superexploração da força de trabalho. A hipótese de trabalho é que, após a retirada dos cobradores dos veículos, ocorre aumento da intensidade de trabalho para esses profissionais. Foram realizadas entrevistas com motoristas, sobre a jornada, segurança e remuneração. Como resultados, observou-se reforço da intensidade do trabalho sem remuneração correspondente, no que representa mais atribuições para esses trabalhadores ao conduzir o veículo.

**Palavras-chave:** Superexploração da força de trabalho, Intensidade da jornada de trabalho, Motorista de ônibus, Curitiba.

## **Apuntes sobre la superexplotación de los trabajadores en la movilidad urbana por transporte público en Curitiba/PR**

### **Resumen**

Este artículo presenta notas sobre la jornada laboral de los conductores de autobús en Curitiba, analizada por la categoría de sobreexplotación. La hipótesis de trabajo es que, tras la retirada de los colectores de los vehículos, se produjo un aumento de la intensidad laboral de los conductores de transporte público. Se realizaron entrevistas a los conductores sobre el viaje, la seguridad y la remuneración. Como resultado, hubo un reforzamiento de la intensidad del trabajo sin la remuneración correspondiente, lo que representa más atribuciones para estos trabajadores al momento de conducir el vehículo.

**Palabras-clave:** Sobreexplotación de la fuerza de trabajo, Intensidad de la jornada laboral, Conductor de autobús, Curitiba.

## **Notes on the superexploitation of workers in urban mobility by public transport in Curitiba/PR**

### **Abstract**

<sup>1</sup> Licenciado e bacharel em Geografia pela Universidade Federal do Paraná desde 2015. Mestrando pelo programa de Planejamento Urbano da Universidade Federal do Paraná, desde 2021. E-mail: michaelcruzfreitas@gmail.com

This article presents notes on the working hours of bus drivers in Curitiba, analyzed by the category of overexploitation of the workforce. The working hypothesis is that, after the removal of collectors from vehicles, there was an increase in work intensity for public transport drivers. Interviews were conducted with drivers about the journey, safety, and remuneration. As a result, there was a reinforcement of the intensity of work without corresponding remuneration, which represents more attributions for these workers when driving the vehicle.

**Key words:** Overexploitation of the workforce, Intensity of workday, Bus drive, Curitiba.

## **Introdução**

O transporte público é fundamental para o cotidiano das grandes cidades brasileiras. Milhões de brasileiros e brasileiras experienciam a rotina de esperar o ônibus, embarcar, rodar a catraca e aguardar a parada. Desembarcar e tomar outro ônibus. Tudo novamente, até o ponto final.

Pelos mais variados motivos, esses deslocamentos são realizados por sistemas de transporte que devem ser material e financeiramente acessíveis, eficientes e sustentáveis.

Para toda essa operação cotidiana – do acesso aos ônibus, terminais e estações, a segurança de passageiros e trabalhadores – são necessárias pessoas que comparecem ao processo produtivo como força de trabalho. De acordo com o Guia Brasileiro de Ocupações, a função de motorista de ônibus é conduzir e vistoriar o veículo, verificar o itinerário, controlar o embarque e desembarque dos usuários e os orientam em relação às possíveis dúvidas, executam procedimentos para garantir segurança e conforto dos passageiros. A função de cobrador, por sua vez, é organizar e fiscalizar as operações do veículo, cumprimento do horário, condições do veículo, atendem usuários, executam a venda de bilhetes, administram valores.

Nesse contexto, o presente artigo tem como objetivo apresentar notas sobre as relações de trabalho de motoristas e cobradores na operação cotidiana do sistema de transporte. O ponto de partida é o avanço da bilhetagem eletrônica no transporte, o que acarretou a retirada de cobradores em diversas linhas de ônibus. Intenciona entender de que maneira a jornada de trabalho dos motoristas remanescentes foi afetada por essa situação. A hipótese de trabalho aponta que esse fato acarretou reforço na exploração dos motoristas, cujas atribuições dentro do coletivo aumentam sem a remuneração correspondente.

A metodologia de pesquisa, de acordo com Borges (2016), é constituída por método de interpretação, referente à visão do pesquisador sobre o mundo; e método de pesquisa, formado por conjunto de técnicas e procedimentos para coleta e produção dos dados. A

interpretação ocorreu mediante as categorias da teoria marxista da dependência (TMD), segundo a qual o capitalismo latino-americano é uma forma histórica que se desenvolve dialeticamente ao capitalismo mundial. A tarefa dos cientistas latino-americanos, é desvendar as especificidades e particularidades desta forma do modo de produção.

O desenvolvimento teórico aponta três categorias fundamentais: a (1) dependência como condicionamento histórico e estrutural, na qual a economia de uma formação social dependente se desenvolve em detrimento da expansão e desenvolvimento da economia central; (2) as transferências de valor nas trocas internacionais que adquirem diversas formas, por exemplo, os serviços da dívida pública e a apropriação de rendas diferencial e absolutas de monopólio dos recursos naturais; (3) o divórcio entre a estrutura produtiva e as necessidades das massas trabalhadoras, onde o último não aparece como consumidor no ciclo do capital dependente, e assim a produção não interfere nos salários dos trabalhadores. Essa permite a (4) superexploração da força dos trabalhadores (WAGNER, 2009; MARTINS, 2011; LUCE, 2018).

De acordo com Marini (2017) e Luce (2018), a superexploração se apresenta como modalidades às quais recorrem às classes dominantes dos países dependentes, atentando contra a força de trabalho mediante uma maior exploração e/ou rebaixamento de seu valor. As mediações da superexploração investigadas nessa pesquisa referem-se ao aumento da intensidade do trabalho e remuneração abaixo do valor normal.

Os procedimentos metodológicos utilizados foram revisão bibliográfica integrativa dos conceitos e entrevistas semiestruturadas com motoristas. A abordagem é qualitativa, na medida que dados quantitativos sobre motoristas e cobradores não foram disponibilizados pela concessionária de transporte ou pelo sindicato da categoria após diversos pedidos inclusive via Lei de Acesso à Informação. Os dados sobre os salários dos trabalhadores foram levantados a partir do portal do Sindicato de Motoristas e Cobradores de Curitiba e Região Metropolitana (SINDIMOC).

O presente texto está subdividido em seções. Na primeira, uma recapitulação sobre a produção capitalista do transporte por ônibus. A segunda seção trata das relações de trabalho capitalistas; a terceira seção, a categoria superexploração da força de trabalho. Na parte seguinte, a discussão dos resultados, seguida das considerações finais.

## **A produção capitalista do transporte urbano**

Augustin (2018) comenta que o transporte das mercadorias (bens, serviços e da força de trabalho) adquire função real no ciclo do capital, no processo de circulação da mercadoria, colocando-o como um processo produtivo no processo de circulação. O valor de uso das mercadorias se realiza a partir do deslocamento dessa mercadoria ao lugar de sua realização. Na pena de Marx (1985),

O ato de circular, isto é, o efetivo movimento das mercadorias no espaço, se dissolve no transporte da mercadoria. A indústria de transportes constitui, por um lado, um ramo autônomo da produção, e, por isso, uma esfera especial de investimento do capital produtivo. Por outro, diferencia-se pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação (MARX, 1985, p. 110).

Nesse sentido, a mercadoria produzida é o próprio deslocamento, e seu valor de troca é determinado, nesse sentido, como o de todas as mercadorias: a partir do tempo socialmente necessário para sua produção, acrescido do mais-valor criado pelo trabalho apropriado dos trabalhadores ocupados nesse ramo (AUGUSTIN, 2018, p. 282).

O que, porém, a indústria de transportes vende é a própria locomoção. O efeito útil acarretado é indissolúvelmente ligado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria de transportes. Pessoas e mercadorias viajam com o meio de transporte, e sua viagem, seu movimento espacial é, precisamente, o processo de produção efetivado por ele. O efeito útil só é consumível durante o processo de produção; ele não existe como uma coisa útil distinta desse processo, que só funcione como artigo de comércio depois de sua produção, que circule como mercadoria. Mas o valor de troca desse efeito útil é determinado, como o das de mais mercadorias, pelo valor dos elementos de produção consumidos para obtê-lo (força de trabalho e meios de produção) somados à mais-valia, criada pelo mais trabalho dos trabalhadores empregados na indústria de transportes. Também em relação a seu consumo, esse efeito útil se comporta exatamente como as outras mercadorias. Caso consumido individualmente, então seu valor desaparece com o consumo; consumido produtivamente, de modo que ele mesmo é um estágio de produção da mercadoria que se encontra no transporte, então seu valor é transferido, como valor adicional, à própria mercadoria (MARX, 1985, p. 43).

Nos termos de uma economia política do transporte, Henry (1999) situa a urbanização como força motriz para expor a história da prestação do serviço de transporte. Pensando a atividade como um processo produtivo, Henry (1999) subdivide o transporte por ônibus a

partir da organização das empresas e do tipo de produção do deslocamento: a autoprodução, a reprodução simples; reprodução ampliada; capitalização e expansão do serviço.

Na autoprodução do serviço ocorre a produção simples do deslocamento. Pode ser entendido como a produção a partir de um dono do ônibus que, ao conseguir os insumos, pode oferecer por ele mesmo o serviço. Nesse momento de produção, não aparecem as relações capitalistas em seu termo clássico: não há tempo excedente apropriado pelo capitalista, pois o próprio proprietário do ônibus é o prestador do serviço. O proprietário compensará em tempo o que não consegue em produtividade do trabalho, tentando levar o máximo possível de pessoas (HENRY, 1999; VELOSO, 2015).

A partir da década de 1950, ocorre a transição para a reprodução simples, com o avanço da industrialização e o crescimento das cidades. Na reprodução simples, ocorre uma organização da produção do serviço com mais regularidade, quando comparado ao momento anterior. Aqueles prestadores de serviço que conseguem acumular capital, contratam outros ajudantes e estabelecem uma empresa. Configuram-se também as relações assalariadas, com exploração da força de trabalho de motoristas, mecânicos, etc.

Ocorre uma busca por formalização do serviço, pavimentando as relações entre Estado e agentes privados, sobretudo na busca por melhorias na infraestrutura da cidade. O conhecimento geográfico e da dinâmica cotidiana compõe uma parte importante para a produção simples, na medida que implicam na produtividade do serviço (HENRY, 1999, VELOSO, 2015).

Na fase posterior, a partir dos anos 1960, ocorre a fase de reprodução ampliada do serviço. De acordo com Veloso (2015), nesse momento ocorre o definitivo deslocamento entre proprietário dos ônibus, e a operação cotidiana, que forma o administrador e a empresa de ônibus. A internalização das oficinas para manutenção dos ônibus, o estabelecimento de relações assalariadas (contratação de motoristas, cobradores, mecânicos, despachantes, etc.) são fenômenos cruciais para entender essa fase, que se expressa pela modernização das empresas na produção do serviço.

O aumento da demanda, proporcionada pelo crescimento urbano, implica no aumento de oferta por parte das empresas. Essas acrescentam tecnicidade interna e capacidade de corresponder de forma autossuficiente aos requisitos do serviço e, para tal, é necessário acúmulo de capital para realização de novos investimentos em material rodante, em sua manutenção e em sua operação. Estratégias para economia de escala na prestação de serviço, controle geográfico sobre determinados trajetos e a melhor maneira de realizá-los, racionalização dos custos são tomadas.

A remuneração adquire centralidade, na medida que a arrecadação via tarifa representa um capital com liquidez: são milhões de reais em arrecadação diariamente, o que confere grande rotatividade de capital ao setor que, em que pese a baixa taxa de mais-valia relativa, a compensa com maior massa de mais-valia a ser capitalizada, contrapondo assim a queda tendencial do lucro (VELOSO, 2015).

A partir dos anos 1980, as empresas de transporte se capitalizam e diversificam suas áreas de atuação. Esse processo ocorre, conforme apontado por Henry (1999) e Veloso (2015), através de uma concentração ou acumulação vertical, onde os grupos de empresas de transporte se aproximam da indústria automobilística, internalizando alguns processos produtivos, ou de compra e venda de peças e insumos; ou de entidades financeiras do setor.

Veloso (2015, p. 41) cita o caso do grupo CAIO Induscar, fabricante de carrocerias largamente utilizada em Curitiba, segunda maior indústria do ramo, é incorporado pelo Grupo Ruas, que detém ações e participações em concessionárias de metrô, empresas de ônibus e em serviços financeiros. Em 2017, tal grupo arrematou em leilão a massa falida do grupo Busscar, fabricante de carrocerias sediada em Joinville/SC<sup>2</sup>. Outra estratégia é a expansão lateral, com atuação e disputa de novos mercados da economia urbana, como empresas de transporte urbano em outras cidades, ou disputando o mercado de transporte regional, ou interestadual; ou na construção civil, prestação de serviços, dentre outros<sup>3</sup>.

A produção capitalista do deslocamento possui algumas características e dentre essas, a coincidência espaço-temporal da produção e de sua realização. Assim, tem-se uma dependência do espaço construído para a produção da mercadoria, pois é produzida e realizada ao mesmo tempo e espaço. Neste sentido, destaca-se o papel do Estado como provedor do espaço para a produção do deslocamento. A demanda por transporte costuma ser espacializada, considerando as características da cidade, implicando sua desigual oferta para os usuários sobretudo nas periferias urbanas e dos municípios metropolitanos, o que implica a desigual apropriação da cidade (VASCONCELLOS, 2001; VELOSO, 2015).

Barouche (2015) aponta que todos os sistemas de transporte devem ser licitados pelo poder público, geralmente na figura da prefeitura municipal e da empresa concessionária; no

<sup>2</sup> “Marca Busscar também foi adquirida por sócios da Caio”. DIÁRIO DO TRANSPORTE. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2017/03/28/marca-busscar-tambem-foi-adquirida-por-socios-da-caio/>>. Acesso em 21/05/2023.

<sup>3</sup> Um exemplo da combinação dessas estratégias de expansão, é o Grupo Gulin, que cujos membros e sócios controlam empresas de transporte urbano, intermunicipal e interestadual no Paraná e em diversos outros estados da federação. Desse, surge o Grupo Noster, que congrega duas empresas de ônibus que atendem bairros de Curitiba e Colombo; uma incorporadora, uma empresa de locações comerciais e participações em operações de pequenas centrais hidrelétricas (PCHs). Fonte: GRUPO NOSTER. Disponível em <<https://www.gruponoster.com.br/ramos-de-atuacao/>>. Acesso em 21/05/2023.

caso do transporte metropolitano, as atribuições cabem ao governo estadual. Ao poder público, estão resguardadas as funções de estabelecer a tarifa aos usuários e a remuneração dos prestadores do serviço; definir os itinerários, horários, níveis de integração entre os serviços, bem como de fornecer a infraestrutura básica para as operações.

Interessante pontuar que, a partir da Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), tem-se uma diferença entre tarifa dos usuários, chamada tarifa pública; e a tarifa de remuneração das empresas, ou tarifa técnica. Essa última aponta os custos do serviço, considerando os insumos (combustíveis, pneus, lubrificantes, dentre outros); bem como o preço da força de trabalho. Quando ocorre descompasso entre ambas, é necessário o subsídio direto às empresas. Nesse quadro, podemos também situar estratégias para redução dos custos na produção e aumento das taxas de lucro. Oliveira Neto (2022) e Porto Neto & Santana (2021) apontam como estratégias a compra de veículos menores e mais eficientes no uso de combustíveis; a eliminação dos cobradores com o uso de bilhetagem eletrônica; a utilização máxima dos veículos ultrapassando a vida útil dos ônibus; a garantia da infraestrutura necessária para operação, o que garante a lucratividade do sistema.

Para a operação cotidiana, como apontado por Porto Neto & Santana (2021), são necessários motoristas, cobradores, fiscais, seguranças, zeladores dos terminais e estações. Estes, estão no “chão de fábrica”. Veloso (2015) também comenta que, a partir da produção ampliada do transporte, ocorre a formação de um corpo burocrático para auxiliar a produção e organização das operações.

Porto Neto & Santana (2021) analisam, a partir das categorias marxistas, as relações de trabalho e seus conflitos e contradições na cidade de Fortaleza, situando suas transformações no contexto do avanço das políticas neoliberais. De acordo com os autores, a partir dos anos 1990, se intensifica o processo de reestruturação produtiva, que reorienta as relações de trabalho e também a produção do espaço urbano. O primeiro, é marcado pela precariedade laboral; e o segundo, é um momento do processo e valorização do capital.

A partir do uso de cartões e equipamentos que fazem a sua leitura instalados nos veículos, novos padrões tecnológicos introduzidos pelo empregador aparecem como forma de baratear os custos mensais com remuneração salarial.

Esse projeto foi responsável pelo fim do ofício do cobrador que auxiliava o motorista e agora este último recebe a dupla função de conduzir o veículo e de realizar a cobrança de tarifas aos passageiros, além de desbloquear a catraca para a entrada dos mesmos. (PORTO NETO & SANTANA, 2021, p. 47)

É importante ressaltar que a jornada desses trabalhadores não se realiza no interior das empresas, mas no espaço urbano. A cidade é o chão de fábrica para esses trabalhadores, o que os expõe às dificuldades urbanas, como violência dos arrastões nos coletivos e estações do BRT; passageiros mal-educados e violentos; congestionamentos e atrasos; acidentes de trânsito dentre outros.

### **A superexploração da força de trabalho**

Segundo Marini (2017), a superexploração da força de trabalho (SFT) conforma-se como conjunto de mecanismos aos quais a economia dependente se utiliza em seu plano interno, para compensar essa desigual transferência de valor em âmbito mundial. Dentre os mecanismos, o aumento da intensidade do trabalho, o prolongamento da jornada de trabalho e a apropriação do fundo necessário à reprodução do trabalhador.

Luce (2018) entende a superexploração como determinação estrutural às economias dependentes, donde a exploração da força do trabalho enquanto substância viva do valor, é agudizada sistematicamente, de modo que a reposição de seu desgaste não é restaurada nas condições socialmente dadas.

As formas concretas da superexploração, de acordo com Luce (2018) e Osório (2013) são 1) pagamento da força de trabalho abaixo de seu valor; 2) hiato entre o pagamento da força de trabalho e o elemento histórico moral do valor da força de trabalho; 3) o prolongamento da jornada de trabalho para além dos limites normais e; 4) o aumento da intensidade do trabalho para além dos limites normais. As primeiras formas atentam diretamente contra o fundo de consumo do trabalhador, onde o capital torna-o fundo de acumulação; e as duas outras atentam contra o fundo de vida, arrebatando anos da vida do trabalhador. A insuficiência do fundo de consumo, provocada pelo rebaixamento do pagamento da força de trabalho, influi negativamente sobre o fundo de vida. Os ataques contra o fundo de vida obrigam ao aumento dos meios de subsistência para restaurá-lo, até um limite a partir do qual o desgaste físico-psíquico só poderá ser regenerado mediante repouso, e não com o incremento de valores de uso acessados (LUCE, 2018, p. 159).

Dentre as modalidades da superexploração, vamos nos ater em duas: pagamento da força de trabalho abaixo de seu valor; e aumento da intensidade do trabalho para além dos limites normais. Sobre a primeira modalidade, Luce (2018) aponta o salário mínimo necessário (SMN) calculado pelo DIEESE (Departamento Intersindical de Estudos Socioeconômicos) como um parâmetro para avaliar a remuneração da força de trabalho no



Brasil. O DIEESE calcula, desde 1970, em séries históricas e retroativas a 1940, o SMN que deveria expressar a quantia necessária para cobrir os gastos com moradia, alimentação, saúde, educação, vestuário, higiene, lazer, previdência social e transporte, ou seja, a quantidade de valores de uso necessária para a força de trabalho se reproduzir em condições normais.

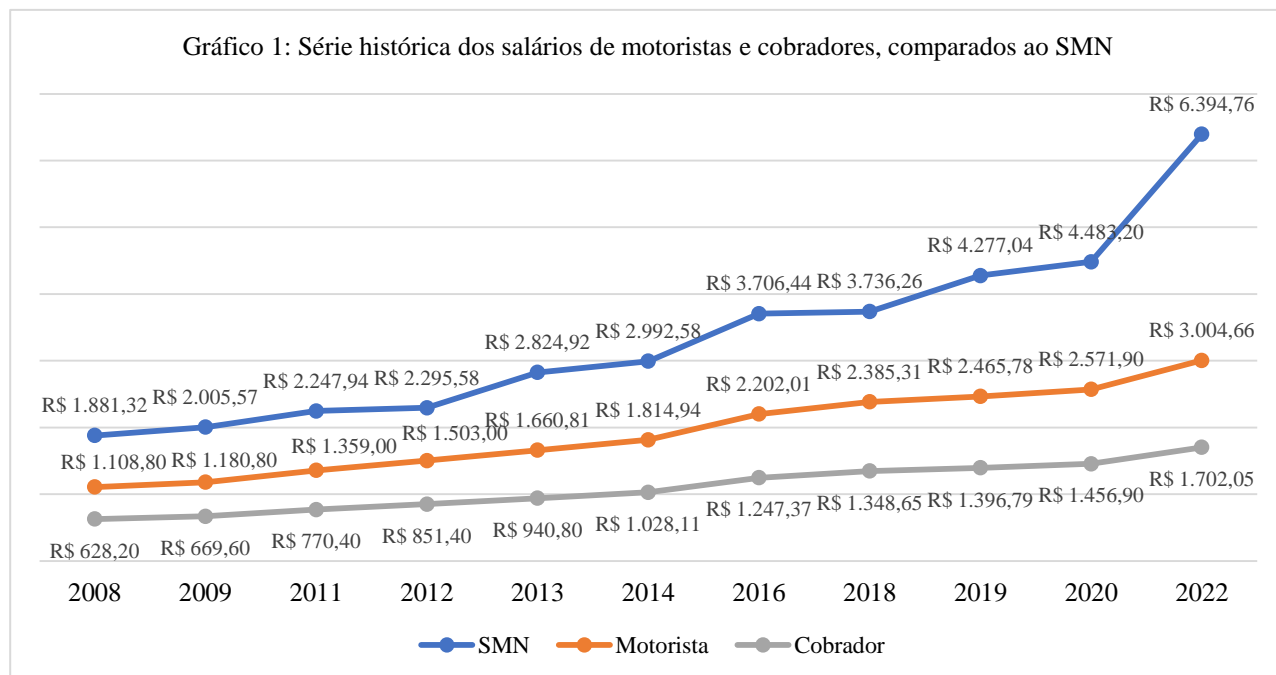
Sobre o aumento da intensidade do trabalho além dos limites normais, Luce (2018) comenta que o trabalho em intensidade mais elevado leva ao esgotamento prematuro da corporeidade viva do trabalhador, e pode dar-se de diversas maneiras, dependendo do trabalho útil. Um indicador que aponta para isso são as ocorrências de acidentes de trabalho e doenças laborais. O aumento da intensidade pode e costuma acontecer também combinadamente com o aumento de níveis de produtividade.

### **Discussão dos resultados**

Em relação ao tempo de jornada, motoristas e cobradores trabalham 6 horas por dia, com base na Convenção Coletiva de Trabalho (SINDIMOC, 2023). Segundo a Consolidação das Leis de Trabalho (CLT), nesse regime deve proporcionar ao trabalhador 15 minutos de descanso. Dada a especificidade da profissão de motoristas, esse tempo de descanso pode ser fracionado e realizado ao final de cada viagem, caso não ocorram atrasos. A jornada diária de 6 horas de motoristas e cobradores é remunerada, na forma de salário e outros benefícios, como vale refeição.

Em relação aos salários praticados, o gráfico seguinte compara os pisos dos salários de motoristas<sup>4</sup> e cobradores, com o salário mínimo necessário do DIEESE, calculado para o mês de março.

<sup>4</sup> Salários médios calculados com base nos acordos coletivos travados entre sindicato da classe e sindicato patronal, que determina remunerações diferentes entre empregados em Curitiba e nos municípios metropolitanos.



Elaboração: o autor (2023), com dados do SINDIMOC e DIEESE

Observa-se que o piso dos salários médios é, para os motoristas, 1,65 vezes menor que o valor elencado pelo órgão intersindical; e para os cobradores, quase três vezes. Esse período é marcado por aumentos sucessivos nas tarifas cobradas do usuário, exceto em 2013, com as manifestações populares.

Nesse período ocorre a intensificação do uso exclusivo de bilhetagem eletrônica no sistema. A partir de 2008, as linhas de ônibus que eram operadas por veículos de tipo micro foram as primeiras a ter o acesso mediado somente por cartão transporte. No ano de 2022, todas as linhas do transporte em Curitiba e região são operadas sem o cobrador. Infelizmente, não há dados primários sobre demissões de cobradores, apesar de diversos pedidos encaminhados à concessionária do transporte e à representação sindical.

Com base nessa situação, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com 10 motoristas, em locais dispostos no quadro abaixo.

A entrevista, de acordo com Brito Júnior & Feres Júnior (2011), é a técnica mais utilizada por pesquisadores, por permitir o acesso à informação que não está registrada em fontes documentais (BRITO JÚNIOR; FERES JÚNIOR, 2011, p. 240). As perguntas foram rapidamente realizadas no período de jornada dos trabalhadores, com a anuência dos participantes.

<b>QUADRO 1: ENTREVISTAS</b>	
<b>Locais</b>	<b>Motoristas</b>
Campo de Santana	M1, M2, M3
Terminal Caiuá	T1, T2, T3,
Centro	K1, K2, K3, K4

Fonte: O autor (2023)

Todos os entrevistados se posicionaram críticos à retirada dos cobradores, citando que segunda pessoa auxilia na condução dos veículos. K1, K2 e M2 citam a operação do elevador para cadeirantes, e no auxílio aos usuários durante o trajeto, assim como a cobrança da tarifa em espécie, haja vista que muitas pessoas não possuem cartão transporte. K1 cita os passageiros metropolitanos, que devem ter dois cartões transporte – o de Curitiba e o de seu município de residência, o que representa um custo maior para esse usuário. M3 cita os turistas da cidade que não possuem cartão transporte. M1, M2 e T2 comentam que em veículos articulados, o cobrador era o responsável por olhar as portas durante o desembarque dos passageiros, avisando ao motorista quando poderia fechar as portas e tocar o veículo.

As linhas Cabral/Portão, Caiuá, Interbairros 2, 3, 4 e 5 e Trabalhador foram citadas como problemáticas por T3, pois são operadas por esses veículos e, com a alta demanda de usuários demandam mais atenção dos motoristas. Não por acaso, exceto as linhas Cabral/Portão e Interbairros 2, todas as linhas percorrem o bairro Cidade Industrial, que concentra a maior população da capital e de empregos, assim, maior demanda.

M3 e K3 apontam a diferença entre o ônibus comum e o expresso. Ao trafegar nas canaletas exclusivas de transporte e realizar paradas em estações, o motorista é auxiliado pelo cobrador da estação e pelas câmeras a bordo disponíveis em alguns veículos. Já os veículos comuns exigem atenção do motorista com trânsito ao redor do ônibus, pois disputam o mesmo espaço viário; às portas com a descida e subida dos passageiros.

Quando inquiridos sobre segurança durante a jornada de trabalho, a retirada dos cobradores e a redução de circulação de dinheiro nos veículos, os posicionamentos dos motoristas apresentaram pontos em comum sobre a diminuição dos assaltos e arrastões. K2 comentou que a retirada dos cobradores não implicou em nada: “quando os bicho quer roubá, vai com ou sem cobrador”. T1 comenta que os passageiros ficam mais expostos: “ao invés de assaltar o cobrador, assalta os passageiros e motorista”. K3 também comenta que a estratégia é não andar com celular durante a jornada de trabalho, e que “a única segurança que temos, é Deus”.

Quando inquiridos em relação aos salários e benefícios, após a retirada dos cobradores e com o aumento das atividades durante a operação, todos responderam que os salários não aumentaram na mesma proporção. K4 respondeu que “O salário de um para o serviço de dois”.

### **Considerações finais**

Esse artigo apresentou a percepção da jornada de trabalho de motoristas de ônibus na capital paranaense frente à exclusividade da bilhetagem eletrônica nos ônibus. Com o avanço da bilhetagem eletrônica nos sistemas de transporte, incentivada pela Lei de Mobilidade Urbana, a cobrança da tarifa em dinheiro, atualmente, só se realiza nos terminais e estações de BRT da capital.

A exclusividade da bilhetagem eletrônica no transporte é iniciada com o fim da dupla função do motorista em veículos micro-ônibus que, dada a ausência de espaço para o cobrador, além de executar suas funções na condução do veículo, cobrava a tarifa em dinheiro. Essa dupla função acarretava em um atentado contra a vida do motorista, responsável por conduzir o veículo; cuidar do desembarque do passageiro, cobrar a tarifa, operar o elevador; muitas vezes ajudar o passageiro com dúvida, cuidar do cofre do ônibus.

Um dos argumentos utilizados para a preferência pelo bilhete eletrônico, é a diminuição da quantidade de dinheiro em trânsito, possibilitando a diminuição de assaltos aos veículos. Entretanto, como apontados pelos entrevistados, mesmo com a diminuição dos assaltos nos coletivos, quando ocorrem, voltam-se aos pertences do motorista e dos passageiros, de modo que o prejuízo é transferido para os trabalhadores (motoristas e usuários).

Com a pandemia de covid-19 e a diminuição de passageiros nos transportes, avança a eliminação desse posto nos transportes e a imposição para o usuário do uso de cartão no transporte em diversas linhas. O que representa um avanço tecnológico e uma praticidade para o usuário, significa também um reforço na exploração dos motoristas.

Diante dos relatos apresentados pelos motoristas, conclui-se pela afirmativa da hipótese: há um reforço da superexploração dos motoristas. A eliminação do cargo de cobrador significa aumento da intensidade da jornada de trabalho sem aumento da remuneração correspondente: os trabalhadores aumentaram suas obrigações em relação à condução do ônibus, como no uso do elevador para cadeiras de roda; o embarque e desembarque dos passageiros nos pontos.

Como limites postos para pesquisa, necessárias para posterior aprofundamento, mais entrevistas devem ser realizadas com motoristas, aliadas a dados sobre a incidência de doenças laborais e afastamentos, que poderiam ter sido proporcionadas pelo representante sindical e concessionária do transporte, dado os vários pedidos realizados.

Devem-se entender os impactos da superexploração para todos os trabalhadores na formação econômico-social brasileira, considerando as especificidades de seus empregos. O presente artigo trouxe apenas notas introdutórias para posterior aprofundamento sobre o funcionamento deste regime em um nicho da economia, a mobilidade urbana. Tal discussão é fundamental para o necessário avanço no debate dos caminhos da revolução brasileira e da construção do socialismo.

## Referências

AUGUSTIN, André Coutinho. Para além dos 20 centavos: a mobilidade urbana sob o ponto de vista da crítica da economia política. **Marx e o Marxismo**, v. 6, n. 11, jul./dez. 2018.

BAROUCHE, T. de O. **Tarifa social e subsídio cruzado: o mito da universalidade do transporte público brasileiro**. 2015. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, São Paulo.

BORGES, Joyce de Almeida. Os enfoques e os olhares do geógrafo: uma abordagem metodológica sobre método, metodologia e técnicas de pesquisa. **Observatorium: revista eletrônica de Geografia**, v. 7, n. 19, p. 2–21, jun. 2016.

BRASIL. **Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional da Mobilidade Urbana)**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)>. Acesso em 22/06/2023.

BRASIL. **Consolidação das Leis do Trabalho**. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/Del5452compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del5452compilado.htm)>. Acesso em 22/06/2023.

BRITO JÚNIOR, A. F.; FERES JÚNIOR, N. A utilização da técnica da entrevista em trabalhos científicos. In.: **Evidência**, Araxá, v. 7, n. 7, p. 237 – 250, 2011.

**GUIA BRASILEIRO DE OCUPAÇÕES.** Disponível em <<http://www.mteco.gov.br/cbosite/pages/home.jsf>>. Acesso em 20/06/2023.

HENRY, Etienne. Os funis, um esquema analítico. Da produção simples do serviço à empresa capitalista de transporte. In.: BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Etienne & TURMA. Viação ilimitada: **Ônibus das cidades brasileiras**. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999.

LUCE, Mathias Seibel. **Teoria marxista da dependência**. São Paulo: Expressão Popular, 2018.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5ª ed. São Paulo: editora Atlas, 2003.

MARINI, Ruy Mauro. Dialética da dependência. In.: **Germinal**: marxismo e educação em debate. Salvador, v. 9, n. 3, p. 325-356, dez. 2017.

MARTINS, Carlos Eduardo. **Globalização, dependência e neoliberalismo na América Latina**. São Paulo: Boitempo editorial, 2011.

MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da Economia Política. Livro 2, v. 2. São Paulo: Nova Cultural, 1985 (coleção Os Economistas).

OLIVEIRA, Dennison de. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: editora da UFPR, 2000.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Transporte público em Manaus: elementos iniciais para um debate contemporâneo. **BOCA Boletim de Conjuntura**, Boa Vista, ano IV, vol. 11, n. 32, 2022.

OSÓRIO, Jaime. Fundamentos da superexploração. In.: ALMEIDA FILHO, Niemeyer (org.). **Desenvolvimento e dependência**: cátedra Ruy Mauro Marini. Brasília: IPEA, 2013.

PORTO NETO, Edilson de Silva; SANTANA, Gabriel Augusto Coelho de. **A categoria trabalho no sistema integrado de transportes de Fortaleza (SIT-FOR)**. Geosaberes, Fortaleza, v. 12, p. 44–56, 2021.

**SINDICATO DE MOTORISTAS E COBRADORES DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA SINDIMOC**. Convenções coletivas de trabalho. Disponível em: <[https://sindimoc.com.br/?area=documentos&tipo\\_documento=2](https://sindimoc.com.br/?area=documentos&tipo_documento=2)>. Acesso em 25/05/2023.

VELOSO, André. **O ônibus, a cidade, a luta: a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço**. 2015. Dissertação (mestrado) – Departamento de Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte.

WAGNER, Adolfo. **Ruy Mauro Marini**: uma interpretação marxista do capitalismo dependente. Revista Em Pauta. Rio de Janeiro, n. 22, p. 59 –75, 2009.