

A CATEGORIA TRABALHO NO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE FORTALEZA (SIT-FOR)

THE WORK CATEGORY IN THE INTEGRATED TRANSPORT SYSTEM OF FORTALEZA (ITS-FOR)
CATEGORÍA DE TRABAJO EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE FORTALEZA (SIT-FOR)

<https://doi.org/10.26895/geosaberes.v12i0.1042>

EDILSON DA SILVA PORTO NETO ¹
GABRIEL AUGUSTO COELHO DE SANTANA ²

¹ Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual do Ceará (ProPGeo – UECE) - Fortaleza (CE), Brasil, Tel.: (+55 85) 98746.5188 – edilson.neto@aluno.uece.br,
<http://orcid.org/0000-0002-1905-0476>

² Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), mestre em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), licenciado em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Tel.: (+55 81) 99672.7710 – gabriel.coelho@ufpe.br,
<http://orcid.org/0000-0002-9353-2959>

Histórico do Artigo:
Recebido em 18 de Junho de 2020.
Aceito em 28 de Janeiro de 2021.
Publicado em 31 de Janeiro de 2021.

RESUMO

No presente artigo pretendemos discutir as relações socioespaciais constituídas no âmbito do Sistema Integrado de Transportes de Fortaleza (SIT-FOR). Para fazê-lo, lançamos mão da categoria trabalho, compreendendo em uma perspectiva marxista que é a partir das relações de trabalho que mulheres e homens mediam sua relação com os demais elementos da natureza e se constituem como seres sociais. Nesse sentido, ao desvelar os papéis que o sistema de transporte cumpre nas cidades, como de assegurar a mobilidade da classe trabalhadora em direção aos locais de trabalho, não podemos deixar de perceber que também as contradições de classe engendradas no conflito entre motoristas de ônibus, cobradores e empresários do setor fazem parte do processo de (re)produção do espaço urbano em cidades como Fortaleza.

Palavras-chave: Trabalho. Salário. Sistema de Transporte. Sindicalismo. Fortaleza.

ABSTRACT

In this article, we intend to discuss the sociospatial relations established within the scope of the Integrated Transport System of Fortaleza (SIT-FOR). In order to do this, we use the category of work, understanding in a Marxist perspective that it is based on labor relations that women and men mediate their relationship with other elements of nature and constitute themselves as social beings. In this sense, in unveiling the roles that the transport system plays in cities, as in ensuring the mobility of the working class towards workplaces, we cannot fail to realize that also the class contradictions engendered in the conflict between bus drivers, collectors and businessmen in the sector are part of the process of (re) producing urban space in cities like Fortaleza.

Keywords: Job. Salary. Transport system. Unionism. Fortaleza.

RESUMEN

En este artículo, tenemos la intención de discutir las relaciones socioespaciales establecidas dentro del alcance del Sistema Integrado de Transporte de Fortaleza (SIT-FOR). Para hacer esto, utilizamos la categoría de trabajo, entendiendo en una perspectiva marxista que desde las relaciones de trabajo, las mujeres y los hombres median su relación con los otros elementos de la naturaleza y se constituyen como seres sociales. En este sentido, al revelar las funciones que realiza el sistema de transporte en las ciudades, como garantizar la movilidad de la clase trabajadora hacia los lugares de trabajo, no podemos dejar de darnos cuenta de que también las contradicciones de clase engendradas en el conflicto entre los conductores de autobuses, Los coleccionistas y empresarios del sector forman parte del proceso de (re) producción de espacios urbanos en ciudades como Fortaleza.

Palabras-clave: Trabajo. Salario. Sistema de transporte. Sindicalismo. Fortaleza.

INTRODUÇÃO

O Sistema Integrado de Transportes de Fortaleza (SIT-For) põe em operação os ônibus e vans para atender à uma grande e considerável massa de fortalezenses que tomam esse meio de transporte para alcançarem seus destinos os mais diversos. Neste trabalho concentramos a atenção nas formas de exploração e de precarização do trabalho nas relações entre a classe do empresariado e a do operariado, a figura dos motoristas e dos cobradores.

Partindo de uma caracterização das relações de trabalho no SIT-For, nosso objetivo consiste em discutir as relações socioespaciais e as transformações territoriais no âmbito do referido sistema, dada a sua relevância para a mobilidade da força de trabalho no contexto da cidade de Fortaleza.

A escolha do recorte espacial e do objeto de investigação surgem a partir da observação cotidiana dos pesquisadores na condição de usuários do SIT-For e de uma percepção crítica sobre a condição dos trabalhadores do sistema perante a nova racionalidade implementada nos últimos anos, com a implantação de aparelhos eletrônicos que substituíram os cobradores por máquinas. São tomadas de decisões que partem das camadas sociais mais superiores em detrimento das inferiores que necessitam se adequar e se adaptar a tais mudanças no seu cotidiano.

De início, é de fundamental importância evocarmos o conceito de trabalho e, em seguida, apresentar os caminhos da sua produção e reprodução a partir das concepções marxistas para uma construção teórica robusta e consistente.

O trabalho é produto da relação do homem com a natureza, daí nascem as relações de trabalho e surgem suas formas de reprodução através dos fatores de produção (mão de obra assalariada, matéria-prima e capital), força de trabalho, produção de mais-valia, geração de lucratividade, e rentabilidade, exploração da força de trabalho, o pagamento do labor prestado durante uma jornada de trabalho pré-fixada sob a conduta de salários, etc.

Com efeito, o pensamento de Marx e Engels nos permite compreender o trabalho como central na construção do ser social. Engels esclarece nas primeiras linhas de um célebre escrito de 1876 que:

O trabalho é a fonte de toda a riqueza, afirmam os economistas. Assim é, com efeito, ao lado da natureza, encarregada de fornecer os materiais que ele converte em riqueza. O trabalho, porém, é muitíssimo mais do que isso. É a condição básica e fundamental de toda a vida humana. Em tal grau que, até certo ponto, podemos afirmar que o trabalho criou o próprio homem (ENGELS, 2020, p. 421)

O curto trecho revela que no seio do pensamento de um dos fundadores da tradição materialista histórico dialética, o trabalho é a força que move e transforma a natureza em seu estado e forma de *physis* (uma natureza anterior à presença do homem e de sua interferência e intervenção) para uma segunda natureza, dessa vez em sua forma artificial, ou seja, da passagem de um meio natural para outro que se caracteriza por ser social e antropizado. Fortemente influenciado por Darwin, Engels advoga que o trabalho seria exatamente o motor necessário das ações e intervenções do homem no espaço para sua fixação e desenvolvimento de atividades econômicas e sociais, conseqüentemente apreendendo e tomando os objetos naturais como recursos dispostos na paisagem para se converterem em objetos sociais.

Sob a iluminação teórica marxista, a sociedade é composta por camadas e estratos sociais que possuem interesses específicos e divergem ideológica e politicamente, suas ações manifestas no espaço são intencionais e esse jogo de ações entre as classes sociais é repleto de tensionamentos, conflitos e contradições das mais diversas ordens. A vertente marxista defendia a existência da divisão social em duas classes, dois polos que eram indissolúvelmente diferentes e que se contrapõem, que se embatem e se divergem totalmente. Por um lado, temos

a burguesia e toda a porção da sociedade considerada classe média alta ou de alto calão. Por outro, vemos o proletariado que vive da sua força de trabalho para angariar seus meios de subsistência. Nesse confronto entre essas duas classes, surge aí a resistência da última que expressa mediante movimentos e manifestações sociais suas indignações.

Se fizermos uma analogia, o corpo de assalariados e subalternos (motoristas, fiscais, etc.) está para a classe proletária, enquanto o corpus do empresariado (donos e proprietários das empresas de veículos de ônibus e vans) representa a classe burguesia.

Albornoz (1986) retrata o surgimento dos transportes e a especificidade do trabalho no mesmo como uma decorrência do desenvolvimento do capitalismo, com conseqüente adensamento populacional nas grandes cidades. Sendo assim, o setor de transportes cumpre um papel fundamental no desenvolvimento sociometabólico do capital, aquele de assegurar que, nas grandes cidades, os trabalhadores e trabalhadoras estejam em seus locais de trabalho. A mercantilização dos sistemas de transporte sob o controle de grandes corporações e empresas, ainda que na forma de concessões públicas, institui relações também convenientes para a acumulação capitalista, na forma de exploração da força de trabalho que transporta força de trabalho, isto é, motoristas, cobradores (as), condutores de trens e metrô, entre outros.

De acordo com Reck (s. d.), o serviço é compreendido e formado por quatro elementos intervenientes, a saber: os usuários, os operadores, o poder público e a comunidade ou a sociedade civil em geral. Deve-se lembrar, sobretudo, um elemento-chave para o entendimento mais totalizante, as grandes empresas de cunho e interesse privado, a Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR), esta última que tem a função de acompanhar e de prestar apoio às demais, estas concentram os meios de produção e consomem as forças de trabalho de terceiros.

Sob o espectro da ciência e pensamento geográfico, a categoria de divisão do trabalho é analisada a partir do conceito de território. Para Santos e Silveira (2006), a assim chamada divisão territorial do trabalho é caracterizada através da superposição das divisões do trabalho num dado território usado. Estes apresentam duas lógicas diversas acerca do emprego dessa categoria na Geografia, uma delas afirma que cada atividade produtiva depende de uma base territorial para se instalar e para se manifestar geograficamente. Já a segunda lógica reside no fato de que podemos considerar a categoria da divisão territorial do trabalho sob o prisma de escalas espaciais, do global ao local ou vice-versa, interpolando-se ao nacional. Isso quer dizer que o nível de abrangência dessas atividades é diretamente proporcional à sua condição e status no circuito da economia, podendo dominar imensas áreas no território ou estarem restritas a espaços menores dentro do circuito inferior da economia.

Logo a seguir, o primeiro tópico discorrerá sobre quais transformações territoriais o Sistema Integrado de Transportes em Fortaleza (SIT-FOR) vem sofrendo nos últimos tempos. A seção 'Salário' discutirá sobre a questão salarial no contexto de nosso estudo. Em seguida, o próximo item será o trato da intervenção sindical na defesa e representação de direitos e interesses. A última parte diz respeito à relação entre o trabalho como fato gerador de adoecimento.

TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS NO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE FORTALEZA (SIT-FOR)

É preciso antes de tudo fazer mediações entre a categoria de análise do trabalho em enfoque com os conceitos-chave estudados na Geografia. Então o uso dos conceitos de território e de espaço amplamente discutidos entre os geógrafos merecem nossa atenção em especial, porque é a partir desses termos que podemos compreender a impregnação de investidas do capital em sua fase de financeirização sobre uma base territorial, subordinando o território aos

caprichos dos detentores de poder e gerando, inclusive, processos desiguais de seletividade de áreas, etc.

Com a chegada da globalização, muitos processos emergiram e consigo redefiniram as relações sociais, de produção e de trabalho. Segundo a concepção de Santana e Mendonça (2010):

A reestruturação produtiva do capital desencadeada nas últimas décadas, têm provocado mudanças significativas na base territorial do capital e do trabalho, para o qual os desdobramentos são extremamente negativos. Percebe-se de forma mais generalizada o efeito do desemprego, da desterritorialização de milhares de trabalhadores e famílias camponesas, da subcontratação e terceirização, da desregulamentação das leis trabalhistas, do aumento do trabalho precário, informal e sem carteira. (p. 2)

O capitalismo em sua fase de crise estrutural apresenta novas facetas para se reorganizar, reestruturando assim não somente os territórios, mas as lógicas, os processos e as relações. Outra consequência, de acordo com a perspectiva dos eminentes acima, é a chamada contradição viva que consiste, sobretudo, no padrão que se estabelece no crescimento do índice de produtividade em detrimento da degradação ambiental e no agravamento da precarização do trabalho.

Propondo uma periodização da reestruturação produtiva no Brasil, Gomes (2011, p. 60) apresenta as consequências desta para a classe trabalhadora:

O terceiro período inicia-se nos anos 1990, quando as empresas concentram seus esforços nas estratégias organizacionais, inovações tecnológicas que visavam aumentar a eficiência das empresas, bem como na adoção de novas formas de gestão de mão-de-obra, mais compatíveis com as necessidades de flexibilização do trabalho e com o envolvimento e colaboração dos trabalhadores, na busca da qualidade e a produtividade.

Neste sentido, o que se intensifica a partir da década de 1990 no Brasil com o processo de reestruturação produtiva é o aumento da precariedade laboral. Ao tratar da precarização como um elemento da dinâmica das reestruturações, é possível estabelecer um paralelo com um fenômeno que implicou na demissão em massa de cobradores no setor de transporte público em Fortaleza.

Na capital cearense, o autoatendimento eletrônico foi implementado nos ônibus em 2018 gradualmente e, em 2020, segundo uma matéria encontrada no site de um jornal local, cerca de 98% das passagens eram pagas com crédito eletrônico (Jornal Tribuna do Ceará. Disponível em: <https://tribunadoceara.com.br/videos/jornal-jangadeiro/98-das-passagens-de-onibus-em-fortaleza-sao-pagas-com-cartao-eletronico/>). 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.

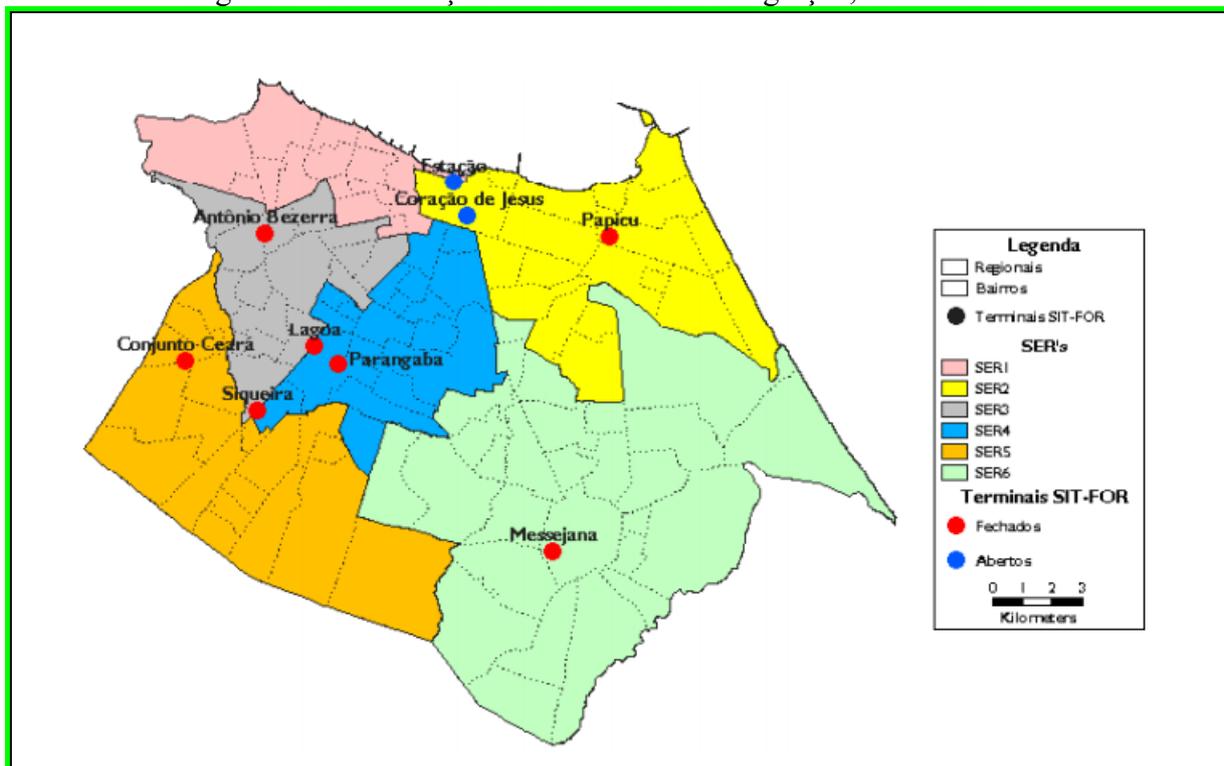
Esse projeto foi responsável pelo fim do ofício do cobrador que auxiliava o motorista e agora este último recebe a dupla função de conduzir o veículo e de realizar a cobrança de tarifas aos passageiros, além de desbloquear a catraca para a entrada dos mesmos. Esse fato vem a reforçar os argumentos de Santana e Mendonça (2010) que reiteradamente depreendem que a reestruturação produtiva do capital no final do século XX “alterou profundamente a dinâmica espacial, nas relações de produção, (re)produção e acumulação capitalista, com desdobramentos territoriais que marcam uma nova fase de maior controle do capital sobre o trabalho.” (p. 7) Essa nova configuração espacial impede que o trabalho ganhe força e também controle o processo produtivo e concorra com o capital.

Nas cidades, este processo de reestruturação produtiva engendra novas estratégias espaciais de acumulação. Como aponta Carlos (2011), a produção do espaço urbano deve ser entendida como momento do processo e valorização do capital, sendo as transformações nas cidades ajustes espaciais para resolução de crises de acumulação e manutenção do patamar de lucratividade das empresas.

Também nesta direção é permitido pensar como a reorganização do sistema de transportes de Fortaleza significou um novo arranjo espacial desta atividade que, por um lado, assegura o papel do deslocamento da força de trabalho e que, por outro, constitui-se ela mesma como um negócio cuja espacialidade objetiva permitir a grupos privados auferir lucros com a exploração comercial do transporte de passageiros.

A década de 1990 tem particular relevância para compreender como são reconfigurados os territórios das empresas de transporte. Conforme consta no Anuário de Transportes Urbanos de Fortaleza (Produzido pela Empresa Técnica de Transporte Urbano S/A – ETTUSA, substituída depois pela ETUFOR, que seguiu redigindo os anuários). O documento de 2001 data a inauguração dos 7 terminais fechados de Fortaleza. Nesta década foram inaugurados os sete terminais de integração existentes na cidade. Entre os anos de 1992 e 1995, estes que seguem sendo os terminais que permitem aos passageiros transitar de um ônibus a outro sem pagar novamente a tarifa, acham-se distribuídos pela cidade (Figura 1) na proximidade de áreas de maior densidade demográfica do município.

Figura 1 – Distribuição dos terminais de integração, Fortaleza-CE



Fonte: ETUFOR (adaptado pelos autores).

Disponível em <http://www.etufor.ce.gov.br/PDFs/apresentacao_etufor_nova.pdf>. Acesso em 27 mai. 2020.

O padrão de distribuição espacial dos terminais cumpre assim uma dupla função, diretamente associada ao duplo caráter que acima mencionamos (transportar força de trabalho e constituir-se enquanto negócio). A primeira é que próximos das localidades que adensam em maior número trabalhadores e trabalhadoras, a estes terminais chegam linhas dos bairros em que mora este grande contingente populacional, distribuindo-o por outras linhas para as áreas centrais do ponto de vista do acesso ao trabalho: centros de comércio formal e industriais, bairros com famílias de maior poder aquisitivo a quem estes trabalhadores(as) prestam serviços, entre outros.

Em segundo lugar, essa distribuição dos terminais e das linhas de ônibus introduz uma nova racionalidade espacial no próprio negócio. Uma vez que se trata da exploração comercial de um serviço que é concessão do Estado (na esfera municipal) a diversos grupos privados, o

modelo de integrações reorganiza a distribuição das empresas no território municipal, concentrando suas atividades em distintas partes da cidade para viabilizar a manutenção da lucratividade por parte das mesmas.

Compreendendo a articulação existente entre agentes públicos e empresas privadas no que concerne ao desenvolvimento da estratégia espacial de difusão dos transportes coletivos pelas cidades, convém recordar a contribuição de Corrêa (1989), aqui corroborada, uma vez que “a atuação do Estado se faz, fundamentalmente e em última análise, visando criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista” (CORRÊA, 1989, p. 26).

Partindo de uma interpretação da cidade como espaço privilegiado para a reprodução do capital, o debate sobre mobilidade alcança outro patamar. Não se trata apenas de identificar quantos deslocamentos são feitos, qual o tempo médio das viagens, a partir de valores abstratos de eficiência ou ineficácia. Os sistemas de transporte coletivos cumprem um papel essencial de assegurar o deslocamento da força de trabalho.

A condição específica de serem decisivos no deslocamento da força de trabalho por toda a cidade assegura aos trabalhadores e trabalhadoras que atuam no setor de transporte uma particularidade no seu processo reivindicatório por melhores condições de trabalho e salário. Sua paralisação efetiva por um dia ou mobilização em greve pode interferir em grande proporção no funcionamento regular das demais formas de trabalho existentes.

Considerando o caráter indispensável dos sistemas de transporte coletivo para viabilizar a produção capitalista do espaço em cidades, compreender a dimensão de classe do conflito de entre patrões e empregados em tal sistema nos permitiria melhor dimensionar o papel desempenhado por estes grupos sociais em Fortaleza. Para fazê-lo, destacamos os debates sobre a disputa salarial, os processos de organização em sindicatos (de trabalhadores e patronais) e o adoecimento no trabalho.

O SALÁRIO

O salário é subentendido como a remuneração paga pelo capitalista ao trabalhador e tem como fim impulsionar a reprodução da lógica capitalista da exploração da força de trabalho e da expropriação da classe trabalhadora na sua participação do excedente e dos lucros gerados, inclusive, pela produção de mais-valia. Este pagamento de salário na forma do sistema do capital-dinheiro na fase de um capitalismo cada vez mais financeiro nos dias atuais, representa um prejuízo ainda maior para o proletariado, porque além de sofrer com a espoliação de seu salário com despesas advindas com alimentação, habitação, transporte etc, nos leva a crer que este trabalhador possui um preço que é pago e visto como qualquer outra mercadoria. Marx (2004, p. 24) reforça dizendo que:

A procura por homens regula necessariamente a produção de homens assim como de qualquer outra mercadoria. Se a oferta é muito maior que a procura, então uma parte dos trabalhadores cai na situação de miséria ou na morte pela fome. A existência do trabalhador é, portanto, reduzida à condição de existência de qualquer outra mercadoria. O trabalhador tornou-se uma mercadoria e é uma sorte para ele conseguir chegar ao homem que se interesse por ele. E a procura, da qual a vida do trabalhador depende, depende do capricho do rico e capitalista. (MARX, 2004, p. 24)

A composição salarial objetiva alcançar níveis altos de alienação de trabalho para a classe oprimida, enquanto a tendência de enriquecimento por parte dos grandes empresários e sócios de empresas é inexorável. A partir do salário, os trabalhadores(as) são remunerados com um valor que não corresponde ao da riqueza produzida por estes como força de trabalho, sendo o salário inferior a esta. Por esta diferença entre o que se produz de riqueza por quem trabalha e o que efetivamente retorna a estes na forma de salário, lucros são auferidos pela empresa capitalista.

Em outra perspectiva, não se deve esquecer que, para existir essas relações de trabalho, deve haver também as condições ideais para a execução deste trabalho, pois se sabe que este desgaste de trabalho, tanto manual como intelectual, tanto produtivo quanto improdutivo, reflete negativamente para o empregador e, principalmente, para o empregado.

A determinação do salário mínimo é uma ferramenta importante para entendermos a separação do trabalho do trabalhador. O trabalhador se vê inserido no sistema produtivo enquanto um fator de produção, porém este vai se distanciando do seu trabalho materializado com a produção de bens e com o resultado em produtos elaborados quando o dono dos meios e fatores de produção lhe der o pagamento de acordo com o tempo trabalhado por meio do salário.

Ao atentar-se para os trabalhadores em serviços, o salário é tido como peça-chave desse tipo de relação de trabalho, pois os serviços prestados pela classe trabalhadora para a realização destas demandas são encarados como valor de uso que será, mais adiante no processo produtivo, convertidos em salário.

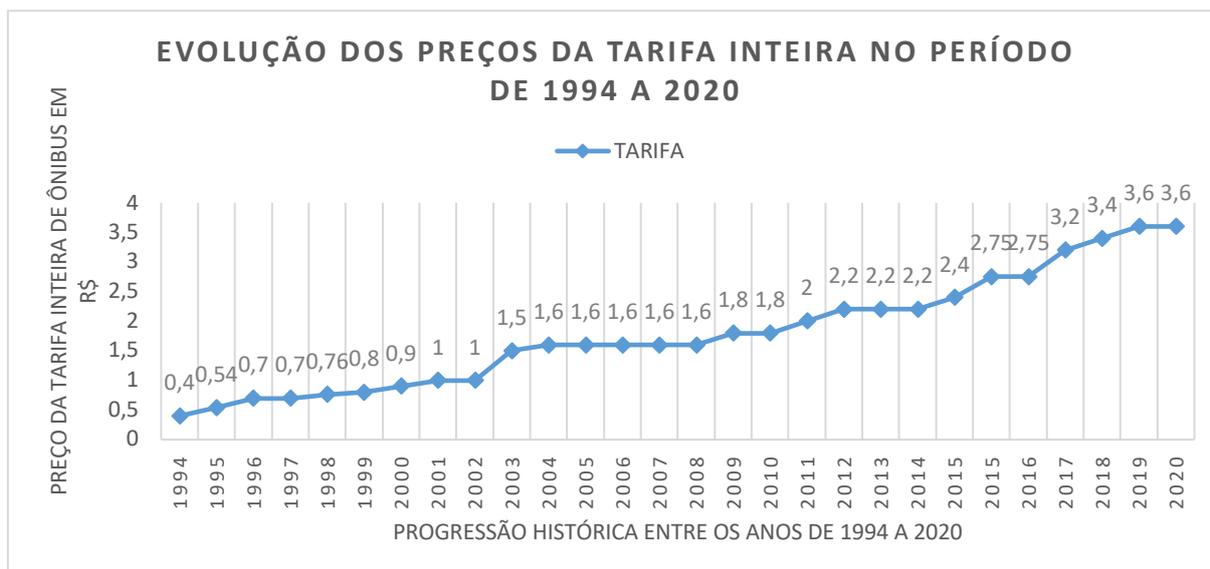
Essa relação desigual de trabalho assume maior proporção a partir da Revolução Industrial, com a imposição de jornadas de trabalho abusivas, com a política de pagamento de salários que não supriam as necessidades destes trabalhadores de sistema fabril e que trabalhavam em condições mínimas de higiene, de segurança à sua integridade física, etc. Nas chamadas sociedades pós-industriais e que vivenciam o capitalismo contemporâneo, segundo a visão de Lessa (2007, p. 297-298):

As novidades que temos na reprodução e acumulação do capital, a sua alegada financeirização e internacionalização, aumentam a velocidade da sua circulação e potencializam a exploração do trabalho. Mas não cancelam nem atenuam o fato de todo o “conteúdo material da riqueza social” ser produzido no intercâmbio orgânico com a natureza. Não há nenhum indício substancial de que tenha se alterado a situação ontológica pela qual “assim como o homem precisa de um pulmão para respirar, ele precisa de uma ‘criação da mão humana para consumir produtivamente forças da Natureza [...]. [...] Nada indica ter se alterado o fato de que a circulação da riqueza pela sociedade continua sendo uma transferência, entre os assalariados e os diferentes setores da burguesia, da riqueza originalmente produzida pelo trabalho proletário. (LESSA, 2007, p. 297-298)

Com posse nas informações que foram colhidas nas chamadas Convenções Coletivas de Trabalho (CCT), documento que é fruto de negociações entre o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (SINDIÔNIBUS) em conjunto com o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Ceará (SINTRO), emitem um acordo formal para firmar e estipular quais serão as condições de trabalho, bem como o piso salarial dos que pertencem à categoria, auxílio alimentação, cesta básica, gratificação, etc. Na figura 02 analisaremos a evolução dos valores dos preços das passagens inteiras no SITFOR no período de 1994 a 2020, e na figura 03 mostraremos o aumento sucessivo dos reajustes salariais de motoristas, cobradores e fiscais.

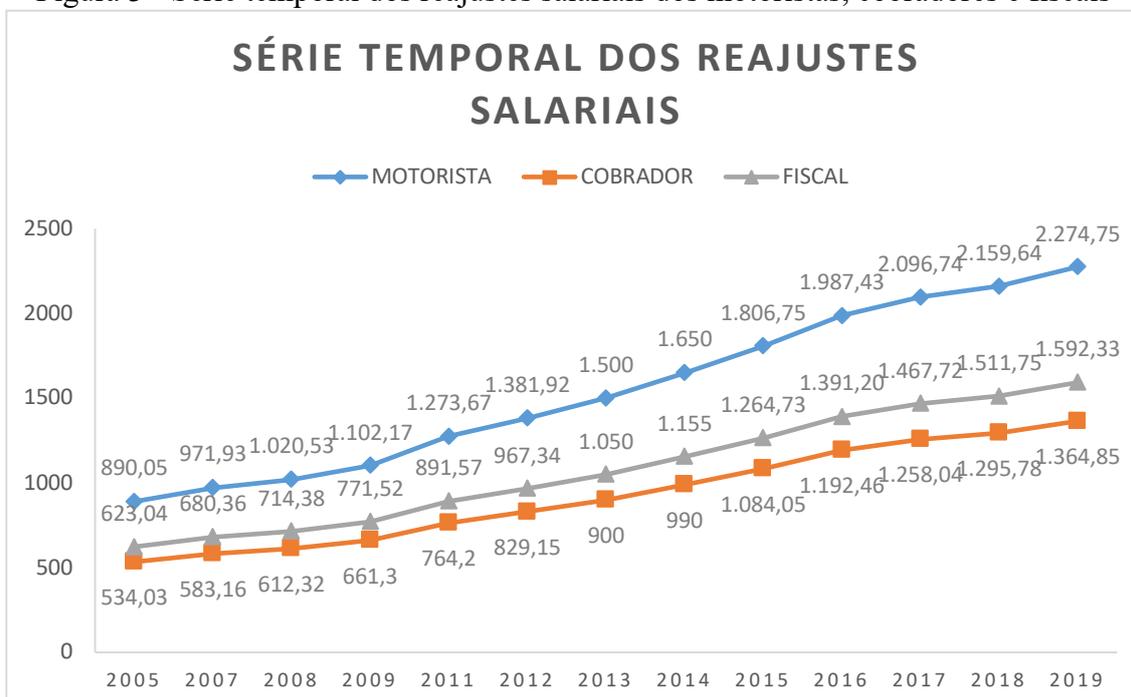
Ao articular os dados gerados pelos gráficos que estão dispostos logo adiante, vemos que a progressão do valor tarifário no período de 1994 até os dias de hoje não é proporcional aos reajustes salariais dos trabalhadores da categoria, pois as discrepâncias são enormes quando se compara essas duas grandezas. Segundo a notícia do jornal O Povo Online, publicada em janeiro de 2019, “no mesmo período, a inflação acumulada, medida pelo IPCA, é de 477,25%. Fosse a tarifa de ônibus corrigida pela inflação, o valor hoje seria de R\$ 2,31 – R\$ 1,29 a menos”. Constata-se que o ritmo das tarifas de ônibus é muito mais elevado que o próprio salário dos trabalhadores, usando como métrica a inflação para discutir tais relações.

Figura 2 - Evolução dos preços da tarifa inteira no período de 1994 a 2020



Fonte: produzido pelos autores por meio de uma matéria d’O Povo Online. Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2019/01/tarifa-de-onibus-em-fortaleza-acumulada-de-800-desde-o-inicio-do-r.html>>. Acesso em: 27 mai. 2020.

Figura 3 - Série temporal dos reajustes salariais dos motoristas, cobradores e fiscais



Fonte: produzido pelos autores com base nas Convenções Coletivas de Trabalho. Disponível em: <<http://sintro.org.br/convencoes-coletivas/>>. Acesso em: 27 mai. 2020

Analisando as figuras 2 e 3, é possível constatar que de 2008 para 2018 o valor da tarifa no transporte público mais que dobrou. Os salários das categorias vinculadas ao sistema experimentaram um crescimento semelhante. Contudo, outros fatores precisam ser levados em consideração antes de concluir de forma simplista que os aumentos da tarifa foram repassados integralmente aos trabalhadores. Pois neste mesmo período, o que se vê é também uma sistemática redução do quadro de funcionários, com o fim da profissão de cobrador. Este cenário confere aos empresários, assim como os ajustes espaciais vivenciados na década anterior (com a criação dos terminais), condições para um aumento da taxa de lucratividade.

Em síntese, a reprodução dessas conjecturas acerca das relações de trabalho ainda se faz presente e mais consolidado. O trabalho produtivo assalariado repercute no século XXI sob circunstâncias de exploração por parte de setores da burguesia, ou seja, a essência do capital em todos os âmbitos da sociedade pós-moderna é homóloga aos tempos mais remotos no sentido de sua acumulação, de criação de mais-valia, de divisão do trabalho, etc.

A INTERVENÇÃO SINDICAL NA LUTA DE INTERESSES DE CADA CLASSE

As estruturas sindicais entram em cena para a defesa de direitos de uma determinada classe trabalhadora e para tratar de acordos trabalhistas, onde as forças de interesses são díspares, ocorrendo assim divergências e o predomínio de deveres, caso sua ação não for efetivada, em favor dos operários oprimidos e sem nenhuma representatividade sindical. Os sindicatos são associações políticas que lutam para (re)conquistar os benefícios destes trabalhadores através de negociações.

Tomando como estudo o recorte espacial escolhido neste trabalho, o setor de transporte coletivo urbano de Fortaleza, tem-se duas organizações sindicais, a saber: o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Ceará (SINTRO/CE), cuja função principal é proteger a classe trabalhadora e proporcionar um espaço de representatividade política, de reuniões administrativas, de convocações da categoria profissional, de promoção de cursos de formação política, de gerar debates em assembleias e articular as possibilidades de movimentos grevistas, e também o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (SINDIÔNIBUS) que, segundo seu canal interativo, “foi constituído para fins de estudo, coordenação, proteção e representação dos interesses da classe econômica na área de transporte coletivo urbano e metropolitano.” (Trecho disponível no site oficial do SINDIÔNIBUS).

O primeiro declara sua posição político-ideológica em favor dos proletários assalariados, enquanto o segundo assegura os interesses do patronato e das grandes empresas associadas que detêm o poder, por possuir do Estado concessões e garantias para a maximização de lucros e de redução de custos.

De modo geral, os sindicatos são fundados com certa intencionalidade e, sob os escritos de Lessa (2007, p. 281), um de seus propósitos é estampado:

O aumento do consumo requeria, ainda, uma população com maior poder aquisitivo e maior tempo fora do trabalho. Com jornadas de trabalho muito elevadas, mesmo que o poder aquisitivo se elevasse o consumo permaneceria aquém do desejado (um fenômeno que se tornou uma das debilidades da economia japonesa). Era preciso, pois, aumentar salários, diminuir jornadas de trabalho, ampliar as férias anuais, etc. É aqui que entram as grandes estruturas sindicais. (LESSA, 2007, p. 281)

O SINTRO/CE, por ser essencialmente uma instituição sem fins lucrativos, deve partir do pressuposto de que para assumir seu papel no âmbito das relações de trabalho, exige-se primeiramente uma consciência política de classe, ou seja, antes da tomada de decisões e das suas futuras ações que envolvem a sua fase de realização e cumprimento das propostas e soluções acordadas em suas reuniões e assembleias. Estas mesmas associações, apoiadas na legislação trabalhista (na Consolidação das Leis Trabalhistas, por exemplo), devem procurar se legitimar criando um regimento interno ou fontes documentais afins para regulamentar suas atividades e que estas sejam pautadas pela sua legalidade, pois sabe-se que para atingir seus objetivos, este sindicato, como qualquer outra associação, passa pela análise do Poder Judiciário brasileiro.

Contudo, estes objetivos são o resultado do processo de planejamento, no qual o ato de planejar requer um esforço maior – de levantamentos, de estudos, de identificação da superexploração da força de trabalho e das más condições de trabalho – a fim de combatê-las,

utilizando-se de meios viáveis e legais. Essa consciência de classe leva seus integrantes a se unirem em prol de interesses bem definidos.

Diferente do anterior, o SINDIÔNIBUS atua, na visão de Lessa (2007, p. 282), para “disciplinar a força de trabalho através de acordos coletivos de trabalho.” Em correlato, o referido sindicato serve basicamente para atender aos anseios dos capitalistas personificados nas empresas associadas que integram a associação em questão. Estes empresários são vistos como agentes de reprodução do capital, onde visam, tão-somente, à acumulação deste, de sua dominação e controle na geração de excedentes, de distribuição de lucros aos sócios, etc.

Em resumo, é nítida a disputa de classes, aqui tratada no campo político pelo viés sindicalista. Os valores firmados ideologicamente são opostos e não se misturam. Daí, conclui-se que as rodadas de negociações são acompanhadas por influências, de ordem superior e de outros setores político-econômicos, que, em via de regra, implica em agregação de mais poder de decisões para a entidade que abriga a classe elitista.

TRABALHO X ADOECIMENTO

Partindo da premissa de que o trabalho é o fundamento da sociabilidade humana e de que estamos vivenciando o capitalismo contemporâneo, cujo cenário nas relações sociais se modifica substancialmente após a chamada crise do *Welfare State* ou Estado de Bem Estar, implicando diretamente em novas condições de trabalho e de saúde do trabalhador.

Ao pensar que alguns seres sociais se utilizam de sua força de trabalho para obter sua subsistência e que estes são também seres orgânicos, pois ao nos dirimir para a sociedade humana, conclui-se que o homem é um ser vivo, finito e sujeito a inúmeras intempéries do ambiente e bastante frágil fisiologicamente.

Entretanto, ao avançar tal discussão para o mundo do trabalho, este mesmo homem, agora visto como mercadoria e fator produtivo, é alvo de desgastes de naturezas diversas – físicos, emocionais, psíquicas, etc., ocorrendo assim o desenvolvimento e o aparecimento de complicações de saúde típicas dessas relações desarmônicas de trabalho. Ao atestar que o trabalho adoece, Miranda, Mendonça e Nunes (2010, p. 04) suscita o fato de que:

[...] o trabalho, como um propulsor da evolução do homem do ponto de vista bio-psíquico-social, passa a ser instrumento de exploração, subjugação, subordinação do sujeito a formas aviltantes de extração de mais-valia, venda de força de trabalho, único bem daqueles destituídos dos meios de produção, que agora são submetidos a relações hierárquicas desiguais e autoritárias de trabalho. (MIRANDA, MENDONÇA E NUNES, 2010, p. 04)

A primazia da maximização de lucros e a desvalorização da mão de obra empregada no processo produtivo para a conseqüente valorização do capital rebaixa a “classe-que-vive-do-trabalho” a simples recurso que pode ser explorado e está disponível para atender aos caprichos dos capitalistas, no qual o exército de reserva é visto da mesma maneira.

Uma das exigências das grandes empresas e dos setores produtivos na contemporaneidade é o que pode ser entendido aqui por grau de utilização no trabalho, obedecendo à lógica da reprodução capitalista, essa utilização diz respeito ao consumo da vida útil destes trabalhadores, ou seja, enquanto puderem oferecer a força de trabalho e contribuir para a manutenção da produtividade, serão tidos como engrenagens nas empreitadas capitalistas.

Embora estejamos mergulhados na denominada sociedade da informação, seria válido guiar-se pelos escritos de Pochmann (2008) apud Miranda, Mendonça e Nunes (2010, p. 04) ao documentar o seguinte:

Para Pochmann (2008) as medidas de corte neoliberal tem contribuído para a promoção de uma maior desvalorização do trabalho, mediante o agravamento do quadro geral de desemprego no Brasil, ampliação

dos postos de trabalho precário de flexibilização dos contratos e diminuição dos gastos sociais. (POCHMANN, 2008 apud MIRANDA, MENDONÇA E NUNES, 2010, p. 04)

Daí vem a seguinte indagação: Qual a relação existente entre Estado e sociedade, senão o primeiro servir de regulador e manter a ordem nos campos político, econômico e social? Este mesmo Estado também regula as relações e condições de trabalho.

Associando o debate precedente aos aspectos empíricos, nos servimos da produção de Sousa (2013) para vislumbrarmos por meio de suas pesquisas de campo quais são as principais queixas e problemas de saúde enfrentados pelos profissionais da categoria de transporte em Fortaleza – CE, nesse caso o autor se debruçou efetiva e particularmente sobre a saúde mental e física dos motoristas e cobradores que desempenham dupla função na capital. Alguns dados que foram coletados identificam que, ao constituir sua amostra com cerca de 156 participantes, o objetivo de um de seus levantamentos era qualificar as condições de trabalho dos rodoviários que exercem dupla função em péssimo, ruim, regular, bom e ótimo. Os itens e elementos que foram avaliados são os seguintes: iluminação, ventilação, ruído, temperatura, odor, vibração, espaço e conservação do veículo. Em termos percentuais, assinala-se que:

Quando questionados sobre as condições de trabalho, 70,5% (110) referiram que a iluminação, 41,7% (65) que o odor, 51,3% (80) que o espaço e 60,9% (95) que o estado de conservação do veículo eram bons. Entretanto, 44,9% (70) relataram que a ventilação era ruim ou péssima, 50,7% (79) que o ruído, 61,6% (96) que a temperatura e 37,8% (59) que a vibração era ruim ou péssima. (SOUSA, 2013, p. 61)

Outra aplicação feita por Sousa (2013) foi a quantificação de respostas de questionários direcionados aos rodoviários. Esses questionários continham perguntas que muitas vezes não são abertamente discutidas e que deviam ser usadas como instrumentos para se repensar acerca da questão da saúde destes trabalhadores em específico. Essas perguntas foram muito bem elaboradas, pois as consequentes respostas representaram um quadro diagnóstico das principais dificuldades que são comuns no cotidiano desses proletários. As indagações estão elencadas a seguir: ‘tem dores de cabeça frequentes?’, ‘tem falta de apetite?’, ‘dorme mal?’, ‘assusta-se com facilidade?’, ‘tem tremores na mão?’, ‘sente-se nervoso, tenso ou preocupado?’, ‘tem má digestão?’, ‘tem dificuldade de pensar com clareza?’, ‘tem se sentido triste ultimamente?’, ‘tem chorado mais do que o de costume?’, ‘tem perdido o interesse pelas coisas?’, ‘sente-se cansado o dia todo?’, e assim por diante.

CONCLUSÃO

Longe de esgotar as discussões e debates acerca do nosso problema de pesquisa, buscou-se apresentar elementos para refletir sobre a situação em que os trabalhadores do setor de transportes em Fortaleza se situam. Estes atuam politicamente no sindicato como forma de resistência às imposições do sistema e dos empresários que controlam tal serviço visando à lucratividade. Uma busca que por muitas vezes ignora as condições dignas de trabalho que, por lei, deveriam ser ofertadas para os que vendem sua força de trabalho como uma mercadoria.

Mas podemos ser pegos nos perguntando: qual a importância de estudar a categoria trabalho numa perspectiva marxista e levando em consideração os transportes públicos urbanos? Para que tomemos consciência de que nossas pesquisas envolvendo e ilustrando as formas de trabalho insalubres e precárias dos mesmos proletários que se subalternizam em troca de um salário para a reprodução de sua vida ou de sua sobrevivência e a reprodução dos seus são uma amostra do todo ou do real e que o efeito maior da leitura do presente artigo chegue nas mãos não só da população, mas de representantes do Estado e que nossa produção científica se valha de base para a tomada de decisões ou de políticas públicas para a melhoria destes assalariados que a todo instante se veem ameaçados, quer seja pela violência urbana que só

crece exponencialmente na cidade, quer seja pelos seus direitos trabalhistas que lhes são tomados de assalto e à luz do dia.

Investigando a trajetória do SIT-For, constatamos que este passou por importantes transformações na década de 1990, passando a adotar o sistema de terminais integrados. Estes cumprem um papel ao estarem posicionados nas áreas de maior adensamento populacional do município: assegurar a mobilidade da força de trabalho. Ao mesmo tempo, esta formatação reorganiza em termos espaciais o negócio dos transportes, o que traz consequências para as relações entre trabalhadores e empresários do próprio sistema.

Motoristas de ônibus e cobradores são seres biológicos e orgânicos que com o advento do capitalismo se metamorfosearam em seres sociais ontologicamente. A classe do proletariado reproduz vertiginosamente o capital sem que tire proveito de parte dos excedentes e da mais-valia. Contudo, por meio da ação política coletiva no sindicato, os trabalhadores do SIT-For reivindicaram a melhoria das condições salariais ao longo dos anos. Tais aumentos salariais não significaram concessões automáticas dos empresários, nem ausência de lucro, uma vez que estes podem ser mantidos por medidas como a substituição dos cobradores por equipamentos eletrônicos.

Temos ciência de que o espaço urbano, a estrutura social, econômica, política, cultural e simbólica vem se modificando com o passar dos tempos históricos e assim assumindo novas configurações e lógicas de funcionamento dentro da cidade em questão, Fortaleza – CE. Com os ônibus, essa realidade de mudanças estruturais e conjunturais em seu sistema integrado de operações não é diferente, pois sofre diretamente com novas políticas que são implantadas e que objetivam exterminar os direitos dos trabalhadores nesse ramo. Que não nos enganemos com os discursos economicistas e neoliberais que representam aqueles que detêm o poder em detrimento dos que são explorados sem que possam reagir, senão através de reivindicações e protestos sociais que deem voz à classe oprimida.

REFERÊNCIAS

ALBORNOZ, Suzana. **O que é trabalho?** Coleção Primeiros Passos. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986. 104 p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial.** São Paulo: Contexto, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** - 3a. Edição - Rio de Janeiro: Editora Ática, 1989.

ENGELS, Friedrich. Sobre o papel do trabalho na transformação do macaco em homem. In.: MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **História, Natureza, Trabalho, Educação.** Gaudêncio Frigotto, Maria Civatta e Roseli Salete Caldart (orgs.). 1a. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2020. 582 p.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. O Debate Sobre a Reestruturação Produtiva no Brasil. **RA'E GA: o espaço geográfico em análise (UFPR)**, v. 21, 2011. P. 51-77.

LESSA, Sérgio. **Trabalho e proletariado no capitalismo contemporâneo.** São Paulo: Cortez, 2007. 359 p.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos.** São Paulo: Boitempo, 2004.

MIRANDA, Valéria dos Santos Noronha; MENDONÇA, Albany; NUNES, Josely. **Reflexões acerca das relações de Trabalho x Geração de adoecimento na contemporaneidade.** Disponível em: <http://www.interativadesignba.com.br/III_SPSC/arquivos/sessao2/061.pdf>. Acesso em: 01 dez. 2015.

RECK, Garrone. **Apostila Transporte Público.** Disponível em: <http://www.dtt.ufpr.br/Transporte Publico/Arquivos/TT057_Apostila.pdf>. Acesso em: 19 dez. 2015.

SANTANA, Alex Tristão de; MENDONÇA, Marcelo Rodrigues. **Geografia e trabalho: uma leitura a partir das transformações territoriais.** In: VII SEMINÁRIO DO TRABALHO – TRABALHO, EDUCAÇÃO E SOCIABILIDADE, 24-28 de maio, 2010. Disponível em: <http://www.estudosdotrabalho.org/anais-vii-7-seminario-trabalho-ret-2010/Alex_Tristao_de_Santana_e_Marcelo_Rodrigues_Mendonca_GEOGRAFIA_e_TRABALHO.pdf>. Acesso em: 10 maio 2020.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** Rio de Janeiro: Record, 2006.

SOUSA, Alexandre Araújo Cordeiro de. **Motorista-cobrador: saúde mental de trabalhadores rodoviários que desempenham dupla função.** 2013. 97f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Saúde Pública) – Centro de Ciências da Saúde, Universidade Estadual do Ceará, 2013.

TRIBUNA DO CEARÁ ONLINE. **98% das passagens de ônibus em Fortaleza são pagas com cartão eletrônico.** Disponível em: <<https://tribunadoceara.com.br/videos/jornal-jangadeiro/98-das-passagens-de-onibus-em-fortaleza-sao-pagas-com-cartao-eletronico/>>. Acesso em: 10 maio 2020.