

Mobilidade Urbana em tempos de Covid-19: um recorte marxista da política de transporte público na cidade de Maceió/AL.

Urban Mobility in Covid-19 times: a Marxist cut of public transport policy in the city of Maceió / AL.

Aline Daiane Silva¹

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo avaliar a política de mobilidade na cidade de Maceió/AL, no período de ocorrência da pandemia de Covid-19 (2020), levando em consideração ser a capital alagoana a única do nordeste desprovida de um plano municipal de mobilidade urbana, bem como analisar o contexto das desigualdades sociais e das questões sócio-econômicas envolvidas nesta problemática. Para tal, será feito um recorte marxista, demonstrando a atualidade de conceitos relacionados, sobretudo, a teoria de classes, trazida pelo autor e demais teóricos que o seguem contemporaneamente. O método utilizado foi uma revisão bibliográfica sistemática, em fonte primária e secundária, bem como matérias jornalísticas em sítios eletrônicos. Realizamos ainda pesquisa documental em instrumentos normativos vigentes, banco de dados e decretos municipais. Os resultados encontrados após análise buscam responder ao problema de pesquisa que investiga a observância (ou não) à segurança dos trabalhadores que precisaram usar o transporte coletivo diariamente para se deslocarem até suas atividades laborais, durante a crise sanitária instalada.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Transporte Público; Teoria Marxista; Covid-19.

ABSTRACT

This article aims to evaluate the mobility policy in the city of Maceió / AL, during the period of the Covid-19 pandemic (2020), taking into account that the capital of Alagoas is the only one in the northeast without a municipal mobility plan. urban life, as well as analyzing the context of social inequalities and socio-economic issues involved in this problem. To this end, a Marxist cut will be made, demonstrating the relevance of related concepts, above all, the theory of classes, brought by the author and other theorists who follow him at the same time. The method used was a systematic bibliographic review, in primary and secondary sources, as well as journalistic articles on electronic sites. We also carry out documentary research on current normative instruments, database and municipal decrees. The results found after analysis seek to answer the research problem that investigates the observance (or not) of the safety of workers who had to use public transportation daily to go to their work activities, during the installed health crisis.

Key words: Urban mobility; Public transportation; Marxist theory; Covid-19.

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo busca analisar a política pública da mobilidade urbana, dentro do contexto pandêmico no qual ainda nos encontramos imersos. O mesmo foi dividido em três partes: a primeira delas traça um breve apanhado da pandemia da Covid-19 no Brasil, com números atualizados até o dia 05/12/2020 e uma prévia apresentação dos conceitos aplicados à mobilidade urbana no Brasil, destacando os aspectos relacionados ao distanciamento social que deveria ser adotado. Utilizou-se como recorte temporal o ano de 2020, até o início do mês de Dezembro, vez que os dados seguem sendo atualizados diariamente.

Tomando como ponto de partida a principal medida sanitária para minimizar a possibilidade do contágio pelo novo coronavírus largamente difundido em todo o mundo: evitar aglomerações. Tendo em vista o problema já recorrente de superlotação dos transportes coletivos nas principais metrópoles do país, nos debruçaremos sobre um perfil específico dos usuários deste meio de transporte: os trabalhadores, para quem não foi facultada a opção de trabalho na modalidade *home office*. Isto posto, e seguindo as diretrizes presentes na Lei 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), buscamos responder as seguintes proposições: A segurança dos trabalhadores que utilizaram os transportes coletivos lotados, durante a pandemia, foi priorizada? As medidas adotadas pelos gestores municipais, no caso de Maceió (que já não contava com um plano de mobilidade urbana antes mesmo da pandemia), garantiram essa segurança?

Na segunda parte deste estudo, realizaremos uma abordagem marxista sobre a questão da mobilidade urbana em tempos de pandemia, levando em consideração a teoria de classes por ele apresentada, diante da exigência de que os trabalhadores retomassem suas atividades, ainda que em condições de transportes na maioria das vezes lotados, em desacordo com as orientações das autoridades sanitárias, trazendo ainda questões relevantes como a força de trabalho vista enquanto mercadoria e as contribuições de Harvey e Lefebvre para trabalhar o conceito de direito à cidade.

Por fim, realizaremos um estudo de caso, utilizando a cidade de Maceió/AL como unidade de referência para analisarmos as medidas adotadas pelos gestores municipais, realizando análise documental dos decretos locais que abordaram o tema, levando em consideração a inexistência de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, sendo a escolha da capital alagoana justificada por ser a única do nordeste que ainda não possui esse planejamento.

Em nossas considerações finais, esperamos responder nossa pergunta-problema, dentro da perspectiva adotada, bem como apontar caminhos que possam vir a ser úteis para novos estudos a serem realizados.

2. PANDEMIA DA COVID-19 E MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

De acordo com o Ministério da Saúde, o primeiro caso que testou positivo para Covid-19 (doença causada pelo vírus Sars-CoV-2), no Brasil, foi registrado em 26 de fevereiro de 2020, na cidade de São Paulo/SP e o primeiro óbito ocorreu no dia 12 de Março, naquela mesma localidade¹.

Atualmente, a população brasileira dispõe de duas fontes oficiais, com atualizações diárias, no que se refere à quantidade de novos casos, casos recuperados e óbitos causados pelo agravamento do quadro de contaminação pelo coronavírus: o próprio Ministério da Saúde (Governo Federal) e um consórcio de veículos da imprensa (G1, O Globo, Extra, O Estado de São Paulo, Folha de São Paulo e UOL) que, em Junho deste ano, diante das dificuldades de que fossem divulgadas informações oficiais pelo órgão supracitado, tomaram a iniciativa de fazer, por conta própria, o registro diário dos novos casos e dos óbitos ocorridos dentro dos parâmetros de uma média móvel que utiliza dados repassados diariamente pelas Secretarias Estaduais de Saúde.

Adotando como marco temporal a data de 05/12/2020, início do último mês do ano em que se iniciou o período pandêmico no mundo e de acordo com este consórcio de comunicação em massa, registra-se que, no Brasil, desde o início da pandemia, já foram computadas 6.576.699 (seis milhões, quinhentos e setenta e seis mil e seiscentas e noventa e nove pessoas) contaminadas e 176.641 (cento e setenta e seis mil e seiscentas e quarenta e uma) mortes.²

Já de acordo com o Ministério da Saúde (Governo Federal), desde o início da pandemia em nosso país até a data supramencionada houve o registro de 176.628 (cento e setenta e seis mil e seiscentas e vinte e oito) mortes, contabilizando ainda um total de 6.577.177 (seis milhões, quinhentos e setenta e sete mil e cento e setenta e sete) casos confirmados³.

¹ Dados coletados em: <http://coronavirus.saude.gov.br/linha-do-tempo>. Acesso realizado em 05/12/2020.

² Fonte: <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2020/12/05/casos-e-mortes-por-coronavirus-no-brasil-em-5-de-dezembro-segundo-consorcio-de-veiculos-de-imprensa-atualizacao-das-13h.ghtml>. Acesso realizado em: 05/12/2020.

³ Dados disponíveis em: <http://susanalitico.saude.gov.br/extensions/covid-19-html/covid->

Lamentavelmente, os dados são atualizados todos os dias⁴ e, em virtude das aglomerações que ocorreram durante as eleições municipais no país, no mês de Outubro (sobretudo nas atividades de campanha), bem como a própria conduta de parte considerável da população que vem descuidando dos cuidados de prevenção contra o contágio pelo agente viral, os infectologistas afirmam que já estamos diante de uma “segunda onda” de contaminação o que vem sendo corroborado pelo aumento na demanda de pacientes suspeitos ou confirmados e também do número de óbitos que vem crescendo de maneira exponencial ao longo do mês de Dezembro.

Em que pese já estarmos acompanhando o início de campanhas de vacinação iniciadas em países como Rússia, Reino Unido, Canadá e Estados Unidos, e previsão de que uma vacina possa vir a ser disponibilizada no Brasil, iniciando pelo Estado de São Paulo (que firmou uma parceria com um laboratório chinês) ainda no mês de Janeiro de 2021, depende da aprovação da ANVISA (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) e ainda não existe nenhuma definição acerca do tema.

Por essa razão, as medidas protetivas contra o novo coronavírus precisam ser redobradas nesse segundo ciclo de aumento na curva de contágio e da superlotação de hospitais públicos e particulares. Estudos iniciais foram desenvolvidos e demonstraram que a disseminação da Covid-19 está diretamente ligada ao nível de exposição das pessoas (SHEN, 2020). Quanto mais transitam nas ruas, exercendo “livremente” o seu direito de ir e vir (sua mobilidade), tanto mais podem se colocar em situações de risco, sobretudo quando não respeitam o distanciamento social e se aglomeram.

O conceito de mobilidade urbana, no Brasil, foi cunhado na primeira Conferência Nacional realizada no ano de 2003, culminando com a aprovação de princípios e diretrizes que nortearam a política nacional de desenvolvimento urbano. Esse documento norteador tinha como objetivo democratizar os espaços públicos e garantir o acesso à cidade, priorizando os meios de transporte coletivos e os de circulação não-motorizados. No entanto, somente dez anos depois dessa primeira conferência é que o país veio a aprovar uma legislação que instituiria uma Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU.

[19.html.html](#). Acesso realizado em: 05/12/2020.

⁴ O presente artigo foi encaminhado para entrega em 28 de Dezembro de 2020. Nesta data, de acordo com os dados do Ministério da Saúde, o número de casos confirmados da Covid-19, no Brasil, já era de 7.504.833 e um total de 191.570 óbitos. Isso significa dizer que, durante a elaboração e envio do presente, quase 1 milhão de pessoas foram contaminadas e 14.942 brasileiros (as) perderam suas vidas para a Covid-19. Fonte: <https://covid.saude.gov.br/>. Acesso realizado em: 28/12/2020.

De acordo com Seabra e Taco (2014), a obrigatoriedade da elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana, como instrumento de efetivação, em todos os municípios com mais de 20.00 habitantes, deve estar integrado ao Plano Diretor Municipal. A PNMU ainda assegura a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação das políticas implantadas por meio de ouvidorias, audiências e consultas públicas, procedimentos que devem ocorrer de maneira sistemática e periódica, para avaliar a satisfação dos cidadãos e orientar os rumos que a política de mobilidade urbana deve tomar.

Aqui estamos diante do ponto nevrálgico que une a questão da pandemia com o da mobilidade urbana no Brasil: Como garantir a segurança para milhares de pessoas, sobretudo da classe trabalhadora menos favorecida economicamente e que utiliza o transporte público, estando os mesmos superlotados, em um período onde o distanciamento social pode ser o grande divisor de águas entre ser ou não contaminado pelo coronavírus?

A Organização Mundial da Saúde defende desde o princípio que o distanciamento físico e social, é o meio mais eficiente para reduzir a velocidade de contágio da Covid-19 (LAU *et al.*, 2020; OMS, 2020). Fato é que quanto maior o distanciamento físico e social em tempos de pandemia, menor será a taxa de contágio e reprodução da doença, ou seja, o número médio de pessoas que um indivíduo infectado será capaz de contaminar. (LEIVA, *et al.*, 2020).

Fato é que, nos países em desenvolvimento, a mobilidade urbana tem ocorrido como fruto de uma expulsão da população de baixa renda para as periferias, as quais, notadamente, apresentam condições precárias de infraestrutura e serviços urbanos a serem ofertados (MARICATO, 2000).

Assim, em modelos latino-americanos como o brasileiro, a população periférica mais vulnerável não possui recursos para arcar com o padrão de mobilidade baseado no automóvel, tornando-se extremamente dependente de investimentos em transportes coletivos por parte do poder público. Por conseguinte, esses sujeitos sociais que são extremamente dependentes dos modos coletivos e ativos de transportes, não são atendidos de maneira eficiente (GOMIDE *et al.*, 2006; PEREIRA *et al.*, 2019).

De forma geral, a população mais pobre é exposta diariamente às péssimas condições de mobilidade, precisando se deslocar por longas distâncias já que, normalmente, trabalham bem longe de onde residem, enfrentam viagens de baixa qualidade, vez que os modos de transporte utilizados e a infraestrutura urbana são

escassas e inadequadas. (INOSTROZA *et al.*, 2020).

Ainda segundo Boareto (2008), iniciamos o século XXI construindo verdadeiras “sociedades de risco”, que resultam dos ambientes deteriorados em virtude do processo de desenvolvimento capitalista subordinado, vivido nos países da América Latina, o que gerou uma situação de exposição da população, especialmente para os grupos sociais mais pobres.

Segundo Gomide (2006), as atuais condições de mobilidade urbana e de acesso ao transporte coletivo nas grandes cidades, ao tempo em que excluem significativa parcela da população do acesso aos serviços essenciais e às oportunidades que as cidades oferecem, também contribuem para a perpetuação da pobreza urbana e da exclusão social.

Acrescentamos a isso a precariedade do serviço ofertado, a diminuição da oferta do serviço que restringiu em muitas cidades a frota de veículos disponíveis, o negacionismo por parte do Governo Federal e a ausência dos planos municipais de mobilidade urbana, em algumas cidades, como é o caso de Maceió: se instalaria aí uma pandemia “à brasileira”, com todas as imensas dificuldades de uma crise sanitária agravadas pelo grave problema da desigualdade social, se contrapondo ao apetite voraz do sistema capitalista do qual fazemos parte.

3. MOBILIDADE URBANA, TEORIA DE CLASSES E O NOVO CORONAVÍRUS: UMA ANÁLISE MARXISTA

De acordo com pesquisa publicada pelo IPEA, em 2016, o perfil dos usuários dos transportes públicos são, em sua maioria, pessoas das classes menos favorecidas economicamente. Dentre estes, a classe trabalhadora mais pobre. Segundo o estudo, quanto mais ricas são as famílias, menos elas irão gastar com esse tipo de meio de locomoção haja vista o fato de utilizarem transportes individuais quer seja porque possuem veículo próprio ou por fazerem uso de táxis ou carros de aplicativos de maneira frequente.

Dentro desse universo de passageiros, buscamos nos debruçar sobre a realidade dos trabalhadores que precisam destes transportes coletivos para se deslocarem até os locais onde exercem suas atividades laborais, cotidianamente, residindo muitas vezes em bairros mais distantes dos centros urbanos (zonas periféricas).

Os deslocamentos são extensos, desconfortáveis justamente em função das

superlotações, com pessoas em pé e destinos fragmentados. Aparentemente, um local propício para a disseminação e contágio pelo Sars-CoV-2. Neste ponto, evocamos as orientações da OMS sobre distanciamento social e que preconiza que, usuários de transporte coletivo, deveriam guardar uma distância mínima de 1 metro de distância entre um e outro⁵.

O próprio Conselho Nacional de Saúde, por meio da Recomendação nº 036, de 11 de Maio de 2020, orientou que tais medidas fossem adotadas de forma mais rígidas, prevendo restrição da circulação de pessoas e ampliação de medidas informativas e educativas (inclusive com monitoramento do cumprimento, ou seja, fiscalização) em veículos de transporte coletivo.⁶

Para além das medidas sanitárias de combate ao coronavírus, a própria Lei 12.587/2012 traz em seu art. 5º, VI, o que segue:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

VI – Segurança nos deslocamentos das pessoas (grifo nosso);

Diante das determinações das autoridades sanitárias e dos constantes registros de transportes coletivos circulando com a sua lotação excedida, com os usuários amontoados, podemos afirmar que a segurança no deslocamento das pessoas, levando em consideração o período pandêmico atual e o risco de morte que pode decorrer da contaminação pelo agente viral, foi observada? A pandemia da Covid-19 pode ser analisada à luz da teoria marxista, sobretudo a teoria de classes, se mostrando este um debate extremamente atual, diante de tantas desigualdades expostas ao longo desse período.

Claramente, o recorte de classe foi um fator determinante para definir os trabalhadores que poderiam permanecer trabalhando de casa ou mesmo sendo conduzido para suas atividades laborais com seguranças e aqueles que definitivamente não poderiam pois não lhe restava outra alternativa que não as aglomerações no interior dos transportes públicos. A rotina em si não era muito diferente do que estes trabalhadores estavam acostumados. Entretanto, aglomeração involuntária em um contexto de pandemia é algo que carece urgentemente de análise e ponderações.

⁵ Fonte: <https://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/publications-and-technical-guidance/environment-and-food-safety/moving-around-during-the-covid-19-outbreak>. Acesso realizado em 08/ 11/20.

⁶ Fonte: <http://conselho.saude.gov.br/recomendacoes-cns/1163-recomendac-a-o-n-036-de-11-de-maio-de-2020>. Acesso realizado em 05/12/2020

De acordo com a teoria marxista, a força de trabalho, dentro da estrutura do capitalismo, é tida como uma mercadoria. É de se imaginar que no cerne desse sistema, a chamada burguesia (ou os empresários e comerciantes atuais) exigisse que a sua mercadoria fosse entregue. Ou seja, os trabalhadores não tinham outra alternativa a não ser retornar aos seus postos, vez que o capitalismo precisa manter suas engrenagens girando, e, pelo que podemos observar, nem mesmo uma pandemia com milhões de pessoas infectadas e mortas em todo o mundo, foi capaz de impor um freio ao sistema. Na sua obra *O Capital*, Karl Marx deixa explícita a maneira como isso ocorre:

O trabalhador labora sob o controle do capitalista, a quem pertence seu trabalho. Mediante a compra da força de trabalho, o capitalista incorpora o próprio trabalho, como fermento vivo, aos elementos mortos que constituem o produto e lhe pertencem igualmente. Assim, o produto desse processo lhe pertence tanto quanto o produto do processo de fermentação em sua adega. (MARX, 2013. p. 336 -337)

Entretanto, o próprio autor deixa evidente que não se trata apenas de uma mercadoria objetificada. O trabalhador é mortal e, portanto, aquele que adquire essa força de trabalho precisa garantir que o mesmo exerça suas funções em segurança. Como bem dito pelo autor, a força de trabalho existe como disposição do indivíduo vivo. Ou seja, a sua produção pressupõe a existência dele, do trabalhador. Por conseguinte, em não podendo separar a força de trabalho do próprio indivíduo, o empregador deve ser responsável por garantir segurança aos seus empregados. Isso pressupõe incluir, inclusive, a própria mobilidade.

Isso significa dizer que, se afirma a teoria marxista que ao capitalista pertence o trabalho do empregado, em um período como este, de pandemia, onde os detentores dos meios de produção exigem que os trabalhadores não parem, onde ficou a contrapartida no que se refere a garantir de transportes coletivos que pusesse fim as já tão costumeiras super lotações? As medidas iniciais, com a restrição das frotas de ônibus, em todo país, garantiram essa segurança em um período pandêmico? Ou expôs os trabalhadores a riscos diários, exigindo o retorno ao trabalho sem protocolos sanitários realmente eficazes no que se refere a mobilidade, começando do mais básico. Ou seja, as aglomerações foram evitadas durante a pandemia, vez que sempre foram toleradas (e até naturalizadas) antes dela?

A teoria de classes de Karl Marx se evidencia diante da pressão daqueles que, em nome da economia, não se importariam com os riscos aos quais os trabalhadores

estariam expostos. Mike Davis (2020), na esteira dos ensinamentos marxistas, denominou o novo coronavírus de “o monstro alimentado pelo capitalismo”. Adiante, uma análise sobre a realidade da sociedade norte-americana mas que poderia perfeitamente ser utilizada para explicar o que também ocorreu na sociedade brasileira:

O surto expôs instantaneamente a divisão de classes na saúde americana. Aqueles com bons planos de saúde que também podem trabalhar ou ensinar de casa estão confortavelmente isolados, desde que sigam salvaguardas prudentes. Os funcionários públicos e outros grupos de trabalhadores sindicalizados com cobertura decente terão de fazer escolhas difíceis entre renda e proteção. Enquanto isso, milhões de trabalhadores com baixos salários, trabalhadores rurais, desempregados e sem teto estão sendo jogados aos lobos. (DAVIS, 2020).

Ao buscarmos analisar a segurança do trabalhador que precisa permanecer laborando de forma presencial e ainda tem de enfrentar as já costumeiras superlotações dos transportes coletivos, levando em consideração o perfil dos que se utilizam desse tipo de serviço, resta evidenciado que há uma divisão clara entre os que puderam lançar mão das medidas de distanciamento social e os que não puderam. Essa divisão facilmente observável pode ser analisada dentro de uma perspectiva marxista.

Uma unidade de análise crucial para que possamos entender todo o contexto onde essas relações se desenvolvem e onde essas classes se encontram inseridas são as cidades. Em países periféricos, boa parte da mobilidade urbana se deu por meio da expulsão da população de menor poder aquisitivo para os bairros mais afastados (como já dissemos anteriormente), os quais, marcadamente, apresentam uma oferta menor de infraestrutura e serviços urbanos. (MARICATO, 2000).

Foi ainda na década de 60 que Henri Lefebvre escreveu “O direito à cidade”, sendo este o direito de ver atendidas as necessidades inerentes à sociedade urbana, de maneira democrática, ou seja, a todos os atores sociais, independentemente da classe social na qual se encontram. (LEFEBVRE, 2011).

Segundo o autor, as cidades estavam repletas de problemas de segregação e que estratégias de reorganização ou reformulação careceriam de uma reforma urbana que seria, em essência, uma estratégia, necessariamente, revolucionária:

A estratégia urbana baseada na ciência da cidade tem necessidade de um suporte social e de forças políticas para se tornar atuante. Ela não age por si mesma. Não pode deixar de se apoiar na presença e

na ação da classe operária, a única capaz de pôr fim a uma segregação dirigida essencialmente contra ela. Apenas esta classe, enquanto classe pode contribuir decisivamente para a reconstrução da centralidade destruída pela estratégia de segregação e reencontrada na forma ameaçadora dos “centros de decisão”. Isto não quer dizer que a classe operária fará sozinha a sociedade urbana, mas que sem ela nada é possível. (LEFEBVRE, 2011, p. 113)

Esse direito à cidade descrito pelo autor, também busca fundamentação teórica nos estudos marxistas acerca das classes exploradora e explorada. Acompanhamos a pressão da classe dita burguesa (empresários/comerciantes) para a retomada das atividades e o fim das medidas restritivas de circulação de pessoas. Pergunta-se: Quantos trabalhadores se rebelaram, exigindo que os transportes coletivos, de fato, cumprissem as determinações da OMS e que as superlotações, sempre objeto de reclamações ignoradas pelo poder público, fossem proibidas, por uma questão de saúde coletiva, zelando assim pela segurança deles mesmos, de seus familiares e dos demais usuários do serviço?

David Harvey (2005) afirma que a organização do proletariado numa classe é perturbada pela competição entre os próprios trabalhadores, afirmando haver uma espécie de “aristocracia operária”, o que dificulta mais ainda essa organização e uma conseqüente tomada de decisão conjunta, pensando em melhores condições de trabalho e segurança para o exercício laboral de todas as categorias, sem exceção. Seja trabalho braçal ou intelectual, todos fazem parte da mesma classe trabalhadora. Ainda segundo o autor:

“[...] até o movimento da classe trabalhadora aprender como enfrentar o poder burguês para controlar e produzir espaço, sempre disputará a partir de uma posição de fraqueza em vez de uma posição de força. Da mesma maneira, até o movimento chegar a um acordo com as condições e diversidades geográficas da sua própria existência, será incapaz de definir, articular e lutar por uma alternativa socialista realista, contra a dominação capitalista. (...) A universalidade da luta de classes se origina com a particularidade da pessoa, e que a política de classe deve voltar a se transferir para essa pessoa de modo significativo. A alienação do indivíduo é, portanto, um ponto de partida importante para a ação política, e é essa alienação que deve ser superada”. (HARVEY, 2005. p. 215)

Quando o autor supramencionado fala de uma dita aristocracia dentro da própria classe trabalhadora é inevitável não pensar nos privilégios dos que puderam se manter em exercício de atividades no sistema *home office* em detrimento da grande maioria da massa de trabalhadores que, ou retornavam ao trabalho ou perdiam sua fonte de sustento, em um período onde o desemprego no país só aumentou.

Como afirma Giddens (2005) ao analisar a teoria marxista, a classe dominante dissemina idéias que legitimam o seu poder de domínio. A idéia disseminada durante esse período pandêmico de que a utilização de um transporte coletivo lotado, somente com a utilização da máscara e manutenção das janelas abertas, seria um ambiente seguro ou tão inseguro quanto um supermercado ou qualquer outro local onde se pudesse manter o distanciamento recomendado pela OMS, nos parece um bom exemplo do que serviria apenas para legalizar obrigações contratuais no interior das quais o trabalhador se encontra em grande desvantagem face aos donos do capital.

Para Harvey (2014) a urbanização sempre foi, portanto, um tipo de fenômeno de classe. A organização do capitalismo, descrito por Marx, nos permite compreender a postura dos empresários do setor de transportes coletivos, ao enfatizarem apenas as perdas do setor, em virtude da diminuição da demanda de passageiros. Porém, nem eles e nem os gestores públicos avaliaram a possibilidade de ofertar um transporte público isento de superlotações em um período onde o distanciamento social poderia ser responsável por salvar ou perder uma vida. É evidente que as questões que envolvem a mobilidade urbana e dos transportes coletivos carecem de uma priorização bem antes de tudo isso acontecer e, diante da crise sem precedentes, nem tudo poderia ser feito. Mas será que tudo o que podiam fazer, de fato, o fizeram?

Assim, retomando o conceito do direito à cidade, nos filiamos ao entendimento de Lefebvre, ao destacar que, no mais das vezes, este se encontra restrito ou direcionado para uma pequena elite política e econômica que acaba ditando as regras da própria urbanização, entre elas, da mobilidade urbana. Isto, por si só, já é um problema a ser abordado pela sociedade em geral, discutindo as políticas de mobilidade urbana.

Ainda segundo a teoria marxista, como força de trabalho e trabalhador não se dissociam, aquele que contrata a primeira enquanto mercadoria precisa garantir ao trabalhador a possibilidade de que retorne no dia seguinte às suas atividades laborais. Diante das medidas adotadas e da precariedade do sistema de mobilidade urbana no período da pandemia, restou evidenciado que o lucro mais uma vez foi priorizado em detrimento da saúde do próprio trabalhador.

O trabalhador deve garantir a entrega da força de trabalho contratada pelo burguês. E a integridade física do trabalhador ao se deslocar para o seu trabalho, em um período de tantas mortes por Covid-19? O empregador buscou garantir? Descortinou-se assim uma das faces mais cruel do sistema, descrita em uma célebre

frase atribuída ao próprio Karl Marx: “O capital não tem a menor consideração pela saúde ou duração de vida do trabalhador, a não ser quando a sociedade o força a respeitá-la” (MARX, 2013, p. 342).

No que se refere a mobilidade urbana desses empregados, no contexto da pandemia no Brasil, não houve qualquer iniciativa da sociedade, ou mesmo do poder público, no sentido de censurar tais “aglomerações forçadas” no interior dos transportes coletivos. Naturalizado elas já estavam (sobretudo por aqueles que não precisam deste tipo de transporte para se locomover), naturalizadas elas permaneceram. Ainda que totalmente contrárias a todas as recomendações dos órgãos de saúde no Brasil e em todo o mundo.

4. ESTUDO DE CASO: MACEIÓ, UMA CAPITAL SEM PLANO DE MOBILIDADE URBANA, EM PLENA PANDEMIA.

Após a sanção da lei 12.587/2012, os municípios com mais de 20.000 habitantes tiveram um prazo legal de 2 (dois) anos para que elaborassem seus próprios Planos Municipais de Mobilidade Urbana (PMMU). De acordo com recente pesquisa realizada pela ONG “Bicicleta nos Planos”, uma entidade da sociedade civil que vem acompanhando a estruturação desses planejamentos em todo território nacional, somente uma capital, entre as nove capitais nordestinas, ainda não possui um PMMU⁷: a cidade de Maceió/AL, metrópole composta por uma área territorial de 509, 320 km² e com população estimada em 1.025.360 (um milhão, vinte e cinco mil e trezentas e sessentas) pessoas.⁸

A SESAU (Secretaria de Estado da Saúde), em Alagoas, confirmou o primeiro caso de Covid-19 em Maceió no dia 08 de Março de 2020⁹. O paciente foi um alagoano, de 42 anos, que voltou da Itália no dia 03 de Março e era morador de um bairro nobre da capital. No final do mês de Março, o vírus já havia se espalhado de tal forma que o primeiro óbito, ocorreu em 31 de Março de 2020, e foi enquadrado como transmissão comunitária. A vítima, um homem de 64 anos, sequer chegou a ser

⁷ A pesquisa referida foi intitulada “Qual a situação dos PLANMOBS das capitais brasileiras?”, cuja última atualização foi realizada em 30 de Junho de 2019. Os dados se encontram disponíveis em: <http://bicicletanosplanos.org/raio-x-planmobs-capitais-atualiz-jun-19/> Acesso realizado em: 08/12/2020.

⁸ Dados coletados em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/al/maceio.html> Acesso realizado em: 08/12/2020.

⁹ Fonte: <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2020/03/08/homem-que-veio-da-italia-e-o-primeiro-caso-confirmado-de-coronavirus-em-alagoas-diz-secretaria.ghtml>. Acesso realizado em: 10/10/2020

levado a uma UTI, tendo falecido em uma Unidade de Pronto Atendimento localizada no bairro do Trapiche.¹⁰

Com um lapso temporal de menos de um mês, 28 dias para sermos exatos, o vírus “moveu-se” do bairro nobre para as periferias de Maceió. Ainda no mês de Março, os primeiros decretos municipais e estaduais iniciaram as medidas de restrição da circulação de pessoas. Dentre essas medidas, uma delas foi a redução para 70% da capacidade normal da frota de ônibus durante a semana e em 50% aos finais de semana, medida que foi anunciada pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito (SMTT), em virtude do Decreto 8846/2020, acompanhado da “recomendação” do órgão para que a população só utilizasse o transporte coletivo em caso de extrema necessidade.¹¹

Os relatos de passageiros sendo transportados de forma ainda mais precária do que costumeiramente já se via, tornaram-se ainda mais recorrentes, expondo os mesmos aos riscos do contágio, inclusive com a recomendação do Ministério Público do Estado de Alagoas para que a frota fosse integralizada, vez que essa redução estaria ocasionando uma aglomeração ainda maior dos passageiros¹².

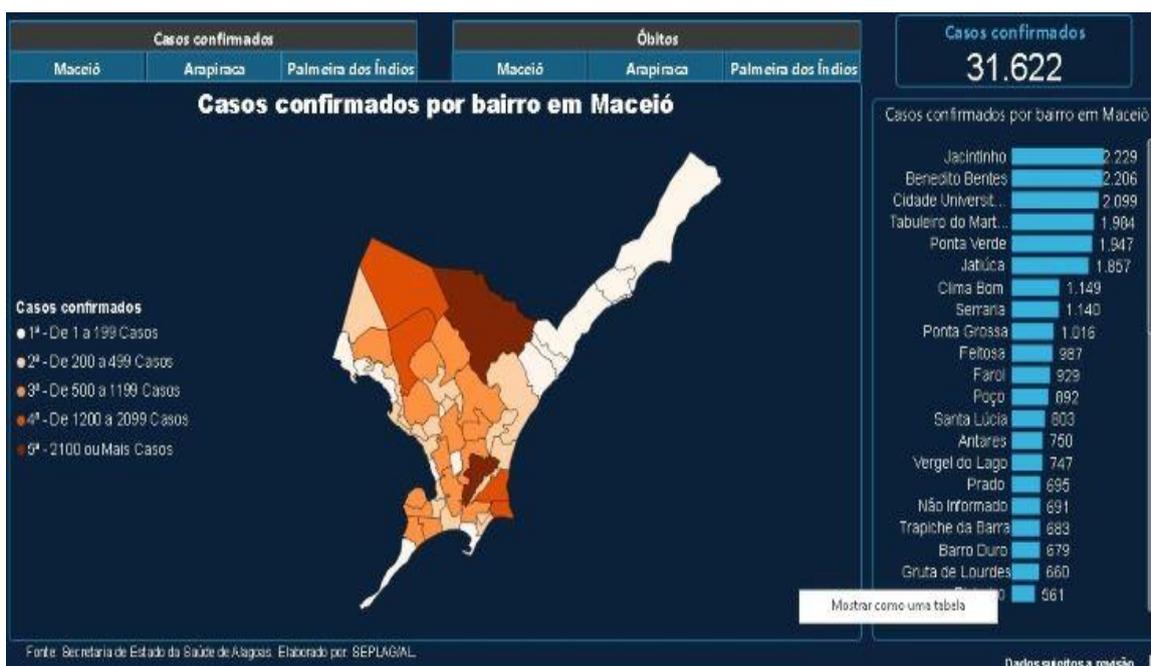
No entanto, mesmo com a recomendação do MP/AL, por meio de parecer encaminhado a SMTT do município de Maceió no sentido de que a frota fosse integralizada na ordem dos 100%, a mesma não foi seguida pelo poder público. Somente em Julho de 2020, por meio de um novo decreto, o Decreto nº 8.918, é que a recomendação do Ministério Público foi acatada, quando a cidade de Maceió já flexibilizava outras medidas restritivas.

Observando-se os mapas de contaminação e óbitos dos habitantes do município de Maceió/AL, disponibilizados pela SESAU, é possível verificar que os 4 bairros com maior número de caso e óbitos atualmente (dados atualizados até o dia 05 de dezembro de 2020), se concentram nos bairros mais populosos e periféricos da capital:

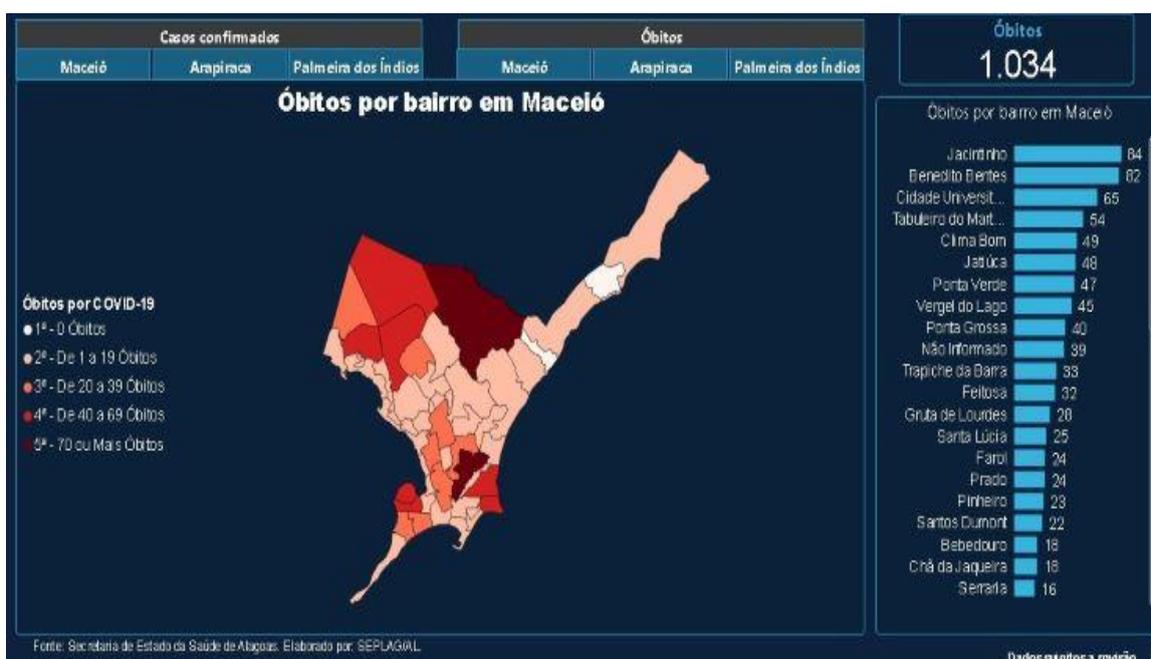
¹⁰Fonte: <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2020/03/31/alagoas-tem-primeira-morte-por-coronavirus-diz-governador.ghtml>. Acesso realizado em: 10/10/2020

¹¹ Fonte: <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2020/03/20/frota-de-onibus-de-maceio-vai-ser-reduzida-a-partir-de-segunda-feira.ghtml>. Acesso realizado em: 08/11/2020.

¹²Fonte: <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2020/04/16/onibus-lotados-em-maceio-poem-passageiros-em-risco-por-cao-do-coronavirus-mp-al-recomenda-circulacao-total-da-frota.ghtml>. Acesso realizado em 08/11/2020.



(Gráfico 1: Casos confirmados por bairro em Maceió/AL. Fonte: SESAU)



(Gráfico 2: Óbitos confirmados por bairro em Maceió/AL. Fonte: SESAU)¹³

De acordo com os dados divulgados pela Secretaria de Estado da Saúde de Alagoas, desde o início da pandemia da Covid-19 até o dia 05 de Dezembro de 2020,

¹³ Os gráficos podem ser observados no site: www.alagoascontracoronavirus.al.gov.br, observada a data de 05/12/2020, sendo este o corte temporal adotado por se tratar do início do último mês do ano de 2020.

os 4 bairros de Maceió que mais registraram casos de pessoas contaminadas pelo novo coronavírus estão situados na periferia da cidade, sendo também bairros extremamente populosos: Jacintinho (2.229), Benedito Bentes (2.206), Cidade Universitária (2.099), Tabuleiro do Martins (1.984). No que se refere a quantidade de óbitos, são os mesmos bairros que aparecem como os 4 primeiros bairros em número de casos fatais: Jacintinho (84), Benedito Bentes (82), Cidade Universitária (65), Tabuleiro do Martins (54).

Ao analisarmos os dados de incidência de casos de Covid-19 no município de Maceió, recortados por bairros, constatamos uma maior concentração nos bairros periféricos. Traçamos assim um paralelo com a pesquisa realizada pelo IPEA no ano de 2016, que apontava como um aspecto relevante entre crescimento urbano e mobilidade, a forma excludente como as cidades crescem, com a ocupação das áreas periféricas pelos mais pobres.

Mas, afinal, determinara a redução da frota do transporte público em Maceió, tendo em vista a ausência de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana e de outras opções que garantissem um deslocamento seguro aos trabalhadores, foi uma atitude que preservou a segurança desses usuários em seus deslocamento nos transportes coletivos?

De acordo com estudo realizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), ainda no primeiro mês da pandemia da Covid-19, entre o dia 16/03/2020 e 15/04/2020, as medidas de isolamento em todo o país (incluindo Maceió, obviamente), reduziram a demanda no transporte público. Não foi um caso isolado da capital alagoana.

Dentro da lógica capitalista, uma diminuição na demanda acarretará também uma diminuição na oferta. Para entendermos como se estruturam essas empresas, estamos diante de 279 sistemas de transporte público urbano, nas 26 capitais brasileiras e mais o DF, reunindo um grupo de usuários na ordem de 148, 3 milhões de habitantes, o que corresponde a 70% da população brasileira e faturamento anual de 42, 1 bilhões por ano.¹⁴

Na cidade de Maceió/AL, somente 4 empresas (Real Transportes Urbanos toda., Auto Viação Veleiro Ltda., Empresa São Francisco, Viação Cidade de Maceió) são responsáveis por toda a frota dos ônibus urbanos disponíveis para que a população, sobretudo aqueles que não possuem automóveis ou condições financeiras

¹⁴ Os dados utilizados foram retirados do levantamento intitulado *Covid-19 e o transporte público por ônibus: impacto no setor e ações realizadas*, organizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos.

de utilizarem carros que transportam passageiros por meio de aplicativos ou táxis. Uma vez que a cidade praticamente não dispõe de ciclovias, são essas empresas as responsáveis pela mobilidade da maior parte da população, integrando o SIMM (Sistema Integrado de Mobilidade de Maceió).

Em Julho de 2020, por meio do Decreto 8.918/2020, houve a seguinte decisão por parte das autoridades municipais, na cidade de Maceió/AL:

Art. 29 – A capacidade dos passageiros nos transportes públicos urbanos deverá ser a denominada “BANCADA” (passageiros sentados em sua totalidade da capacidade do veículo), acrescentada da totalidade de passageiros em pé, **sem restrições**, devendo ser adotadas as seguintes medidas preventivas:

I – Permanência das janelas abertas, sem a utilização de ar-condicionado;

II – Produção de redução de frota para atender a demanda da população;

III – Uso de máscaras pelos passageiros, motoristas e cobradores. **(grifo nosso)**

Desta feita, podemos observar que, em um primeiro decreto municipal, os gestores entenderam como sendo uma medida preventiva a redução de 30% da frota, uma vez que haveria também uma redução da demanda, tendo em vista as restrições impostas para a diminuição da circulação de pessoas, como a suspensão de aulas, fechamento de parte do comércio e determinação de atendimentos remotos, tele trabalho ou *home office*, dentre outras.

A crise sanitária veio demonstrar a necessidade de que se pense a mobilidade urbana também dentro de uma perspectiva laboral. Em sendo assim, não é possível que se admita a omissão do poder público, no caso específico da cidade de Maceió, mas que ilustra também uma falta de interesse generalizada por parte dos gestores brasileiros, no que se refere às políticas públicas de mobilidade urbana.

Afinal, onde estão os contaminados e os que vieram a óbito em decorrência da Covid-19, na capital alagoana? Eles não estão apenas na periferia, muito embora os dados evidenciem que estes são a maioria. Eles estão espalhados pela cidade toda. Quer se desloquem de ônibus, de carro particular ou por qualquer outro meio de locomoção.

Espera-se que a pandemia tenha demonstrado aos gestores públicos que não é mais possível adiar a elaboração do PMMU para o município de Maceió, bem como a urgência de uma efetiva formulação de políticas públicas de mobilidade urbana para

uma cidade que conta hoje com mais de um milhão de habitantes, sendo a inexistência deste planejamento fator que atinge a toda a população, independente de classe social. Certamente se houvesse outras opções de transporte aos cidadãos maceioenses, medidas como a restrição da frota de ônibus não teriam tido um impacto direto em uma maior aglomeração de pessoas nestes coletivos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo não afirma que a utilização do transporte coletivo é, necessariamente, responsável pelo aumento do contágio pela Covid-19 por parte dos usuários deste serviço. No entanto, as aglomerações em decorrência da superlotação nesses veículos é algo que incontestavelmente vai de encontro com as regras da Organização Mundial da Saúde e demais autoridades sanitárias e já era prática corriqueira mesmo antes do período pandêmico. Esta realidade não pode mais ser tolerada sendo necessária a reformulação da oferta dos serviços de transporte, expandindo o conceito de sustentabilidade e mobilidade urbana, também enquanto noção de direito de acesso à cidade, em condições dignas de locomoção para todos os que dela fazem parte, utilizando veículo próprio ou de uso coletivo.

Outrossim, identificamos a necessidade de um maior aprofundamento no tema, com a possibilidade de realização de pesquisas empíricas que busquem comprovar uma possível ligação entre a taxa de contágio durante a pandemia e a utilização dos transportes públicos, bem como uma análise mais aprofundada no que se refere a aplicação da teoria marxista de classes, dentro do contexto da mobilidade urbana, levando em consideração a postura e exigências dos empresários do setor e as condições dos que se utilizam do serviço, sobretudo dentro deste recorte que aqui nos propomos a realizar: os usuários que fazem parte da classe trabalhadora menos favorecida economicamente.

Especificamente, no contexto da cidade de Maceió/AL, faz-se ainda necessário um aprofundamento sobre a questão de ser a capital alagoana a única do Nordeste e uma das únicas do Brasil que ainda não possui um Plano Municipal de Mobilidade Urbana e as razões sócio-econômicas que podem estar inseridas nesta problemática, sendo plenamente cabível a utilização do referencial teórico aqui utilizado, bem como os referentes às políticas públicas de mobilidade urbana, a fim de se investigar as razões pelas quais esse PMMU ainda segue inexistente, mesmo diante das necessidades de uma população de mais de um milhão de habitantes.

Espera-se que tenha havido uma contribuição acadêmica relevante para trabalhar essa temática, vez que não encontramos estudos realizados com essa tríade (pandemia covid-19, teoria marxista e mobilidade urbana), em nossa base de pesquisa, sendo este um campo fértil para o aprofundamento de futuros estudos que levem em consideração tal abordagem.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOARETO, R.A. Política de Mobilidade Urbana e a Construção de Cidades Sustentáveis. **Ciência & Ambiente**, Santa Maria: UFSM, n.37.2008. 73-92.

BRASIL. Lei 12.587 de 3 de Janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, 04 de Janeiro de 2012. Seção 1, p. 01.

DE CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. Desafios da mobilidade urbana no Brasil. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)**: Brasília, 2016.

DE CASTRO LEIVA, Guilherme; DOS REIS, Douglas Sathler; ORRICO FILHO, Romulo Dante. Estrutura urbana e mobilidade populacional: implicações para o distanciamento social e disseminação da Covid-19. **Revista Brasileira De Estudos De População**, v. 37, p. 1-22, 2020.

GIDDENS, Anthony. **Capitalismo e Moderna Teoria Social**. 6ª ed. Lisboa: Editorial Presença, 2005.

GOMIDE, A. A.; LEITE, S. K.; REBELO, J. Transporte público e pobreza urbana: um índice-síntese de serviço adequado. Brasília: **Instituto de Pesquisa Economica Aplicada – Ipea**, ago. 2006.

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

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

INOSTROZA L.; BAUR, T.; CSAPLOVICS, E. Urban sprawl and fragmentation in Latin America: a comparison with European cities. The myth of the diffuse Latin America city. Cambridge, MA: **Lincoln Institute of Land Policy**, 2010.

LAU, H.; KHOSRAWIPOUR, V.; KOCBACH, P.; MIKOLAJCZYK, A.; SCHUBERT, J.; BANIA, J.; KHOSRAWIPOUR, T. The positive impact of lockdown in Wuhan on containing the COVID-19 outbreak in China. **Journal of Travel Medicine**, v. 27, n. 3, 2020.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução: Rubens Eduardo Frias. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2008.

MACEIÓ (Município). **Decreto Municipal nº 8846**, de 20 de Março de 2020.

_____. **Decreto Municipal nº 8918**, de 16 de Julho de 2020.

MARICATO, E. Urbanismo na periferia do mundo globalizado. **São Paulo em Perspectiva**, v. 14, n. 4, 2000.

MARX, Karl. **O Capital – Livro I – crítica da economia política: o processo da produção do capital**. Tradução: Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MIKE, Davis. A crise do novo coronavírus é um monstro alimentado pelo capitalismo. In: DAVIS, Mike *et al*: Coronavírus e a luta de classes. **Terra sem Amos**: Brasil, 2020.

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **Covid-19 e o transporte público por ônibus: impactos no setor e ações realizadas**. Brasília: NTU, 2020. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637231535674949776> Acesso em: 14/12/2020.

OMS. **Coronavirus disease (COVID-2019) situation reports**. 2020. Disponível em: <<https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-019/situation-reports>> Acesso em: 10/12/2020.

PEREIRA, R. H. M.; BRAGA, C. K. V.; SERRA, B.; NADALIN, V. G. Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras. Brasília: **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea**, 2019.

SEABRA, L. O.; TACO, PWG. Mobilidade Urbana no Brasil: antecedentes e perspectivas à luz dos mecanismos de gestão. **Rede Ibero Americana de Estudo em Polos Geradores de Viagens**, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2014-1> . Acesso em: 14/12/2020.

SHEN, M.; PENG, Z.; XIAO, Y.; ZHANG, L. Modeling the epidemic trend of the 2019 novel coronavirus outbreak in China. **Bio RXIV, preprint**, 2020.