

TRANSPORTE PÚBLICO E MOBILIDADE URBANA À LUZ DE *A MISÉRIA DA FILOSOFIA* E DA TRADIÇÃO MARXISTA: A LUTA DE CLASSES ENTRE A MERCANTILIZAÇÃO DA TARIFA E O HORIZONTE DA TARIFA ZERO

Antonio Rosevaldo Ferreira da Silva

Economista – Professor da UEFS – Universidade Estadual de Feira de Santana.

<https://orcid.org/0009-0004-8495-2371>

E-mail: rosevaldo@uefs.br

DOI-Geral: <http://dx.doi.org/10.47538/RNI-2026.V1N2>

DOI-Individual: <http://dx.doi.org/10.47538/RNI-2026.V1N2-10>

RESUMO: O artigo analisa a mobilidade urbana sob a ótica marxista, compreendendo o transporte público como expressão concreta das contradições do capitalismo e campo de disputa na luta de classes. A partir das obras de Marx e Engels, especialmente *A miséria da filosofia* (1847), *O Capital* (1867) e *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra* (1845), o texto demonstra que a circulação e o deslocamento constituem dimensões centrais da reprodução da força de trabalho e, portanto, da acumulação capitalista. A tarifação do transporte é interpretada como mecanismo de transferência dos custos de reprodução do capital para o trabalhador, configurando uma forma de exploração material e simbólica. Ao articular autores contemporâneos como Lefebvre, Harvey, Castells e Wright, o estudo revela que a precariedade e a mercantilização da mobilidade urbana reforçam a segregação socioespacial e naturalizam a desigualdade por meio de discursos ideológicos. A partir dos dados recentes da NTU (2024/2025), evidencia-se o esgotamento do modelo tarifário e o avanço das experiências de Tarifa Zero, compreendidas como rupturas intersticiais que tensionam a lógica mercantil e apontam para uma reorganização social baseada no direito à cidade. Conclui-se que o transporte público é simultaneamente meio de circulação do capital e espaço de resistência política, sendo sua transformação condição indispensável para a emancipação social e a efetivação do direito à cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana. Marxismo. Tarifa Zero. Luta De Classes.

PUBLIC TRANSPORT AND URBAN MOBILITY IN LIGHT OF THE POVERTY OF PHILOSOPHY AND THE MARXIST TRADITION: THE CLASS STRUGGLE BETWEEN THE COMMODIFICATION OF FARES AND THE HORIZON OF ZERO FARE

ABSTRACT: This article analyzes urban mobility from a Marxist perspective, understanding public transport as a concrete expression of the contradictions of capitalism and as a field of dispute in the class struggle. Based on the works of Marx and Engels - especially *The Poverty of Philosophy* (1847), *Capital* (1867), and *The Condition of the Working Class in England* (1845) - the text demonstrates that circulation and mobility constitute central dimensions of the reproduction of labor power and, therefore, of capitalist accumulation. Transport pricing is interpreted as a mechanism for transferring the costs of capital reproduction to workers, constituting a form of both material and symbolic exploitation. By engaging with contemporary authors such as Lefebvre, Harvey,

Castells, and Wright, the study reveals that the precariousness and commodification of urban mobility reinforce socio-spatial segregation and naturalize inequality through ideological discourses. Based on recent data from NTU (2024/2025), the exhaustion of the fare-based model is highlighted, as well as the advancement of Zero Fare initiatives, understood as interstitial ruptures that challenge the logic of commodification and point toward a social reorganization grounded in the right to the city. The article concludes that public transport is simultaneously a means of capital circulation and a space of political resistance, and that its transformation is an essential condition for social emancipation and the realization of the right to the city.

KEYWORDS: Urban Mobility. Marxism. Zero Fare. Class Struggle.

INTRODUÇÃO

O transporte público constitui elemento central para a reprodução social nas cidades contemporâneas. Longe de ser apenas um serviço de deslocamento, ele reproduz as contradições do capitalismo, pois envolve a relação entre capital e trabalho, a apropriação privada de bens coletivos e a disputa pelo espaço urbano. A pergunta que não quer calar, a quem pertence a Cidade? Por que nas ruas, o pedestre tem de ceder espaço ao automóvel? Este por sua vez, ocupa mais espaço urbano e menos pessoas se apropriam da maior parte da área do espaço que seria destinado a todos.

Karl Marx, em *A miséria da filosofia* (1847), criticando o reformismo de Proudhon, termina por apontar que as desigualdades não podem ser superadas por reformas superficiais, mas apenas pela transformação radical das condições materiais de produção e circulação. A partir desse ponto, é possível relacionar a análise marxiana com a mobilidade urbana atual: políticas que apenas modernizam a operação sem alterar a lógica da mercantilização do transporte, reproduzem a exclusão social. O fetiche da mercadoria produzida através do transporte público não será resolvido com pagamento dos custos operacionais pelos usuários do serviço. A segregação socioespacial dos membros da classe trabalhadora, em especial aos de baixa renda, que sofrem os efeitos danosos da opressão de uma classe dominante, que a cada momento se apropria dos espaços públicos como se fosse seu único dono.

Ao lado de *A miséria da filosofia*, outras obras de Marx e Engels, como *O Manifesto Comunista* (1848), *O Capital* (1867), *A ideologia alemã* (1846) e *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra* (1845), oferecem elementos teóricos para

interpretar o transporte público como dimensão da luta de classes e da produção do espaço. O diálogo com autores posteriores, como Lefebvre, Harvey, Castells e Wright, amplia esse horizonte.

O TRANSPORTE COMO CONDIÇÃO DE CIRCULAÇÃO DO CAPITAL

Em *O Capital* (1867), Marx já demonstra que a circulação não é uma atividade secundária em relação à produção, mas uma condição indispensável para a realização da mais-valia. O transporte, nesse sentido, adquire um caráter ambíguo: de um lado, integra o processo de produção ao agregar valor às mercadorias quando estas são deslocadas até os mercados de consumo; de outro, é parte do processo de reprodução da força de trabalho, na medida em que permite ao trabalhador chegar ao local onde venderá sua energia vital em troca de salário. Assim, o transporte não pode ser reduzido a uma função logística neutra, mas deve ser compreendido como elemento constitutivo da reprodução social no capitalismo.

A contradição emerge quando se observa que, ao tarifar o deslocamento contumaz, transfere-se para o trabalhador, uma perversidade opressora, parte do custo de sua própria reprodução. Isso significa que, além de vender sua força de trabalho por um valor inferior ao que produz, o trabalhador é forçado a financiar, com parte desse salário, a própria condição de acesso ao processo produtivo. Sair pela manhã bem cedo, caminhar até uma parada de ônibus e esperar, muitas vezes por longos minutos e ainda pagar por isso, comprova o caráter opressor do sistema capitalista. Marx (1867) já indicava que o capital tende a externalizar custos sempre que possível, deslocando-os para a esfera do trabalho. A tarifa cobrada aos usuários do sistema de transportes sem o devido subsídio é um exemplo claro desse movimento: um serviço essencial para reprodução do capital é convertido em mercadoria, cujo preço recai sobre aqueles que dele dependem para sobreviver. Esse ciclo de reprodução vai afetar a renda disponível da classe trabalhadora, pois cada vez mais parcelas da renda são destinadas ao comprometimento com despesas de locomoção.

Essa leitura encontra eco em Engels, que em *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra* (1845) descreve as consequências da urbanização acelerada e da segregação

espacial para a classe operária. Engels observava que os trabalhadores eram expulsos para áreas distantes dos centros de emprego e forçados a enfrentar longas caminhadas ou condições precárias de transporte. A distância entre moradia e trabalho, longe de ser um detalhe urbano, era um mecanismo de intensificação da exploração, pois acrescentava desgaste físico, perda de tempo e custos adicionais à vida do proletariado. A expansão da área construída em cidades, a exemplo de unidades construídas pelo Programa Minha Casa Minha Vida, que constrói condomínios cada vez mais distantes do centro capitalista, onde ocorrem a venda do trabalho. Cansado por viagens longas, ele pouco rende e ainda é acusado de não buscar melhorar sua produtividade.

Nas cidades contemporâneas, essa contradição se expressa com ainda maior clareza. Em metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro ou Salvador, a estrutura urbana reproduz a segregação socioespacial: os trabalhadores pobres são empurrados para periferias distantes, de onde precisam se deslocar por horas até os centros onde se concentram empregos e serviços. Aqui, o sacrifício imposto à classe trabalhadora torna-se ainda mais dramático quando os sistemas de transporte público são ruins, ineficientes ou desiguais como a situação de Feira de Santana. Nessas condições, o processo de segregação socioespacial é intensificado: os trabalhadores são empurrados para regiões periféricas, distantes dos centros de emprego e serviços, e o tempo de deslocamento diário aumenta de forma desproporcional. O resultado é a perda de horas preciosas que poderiam ser dedicadas à convivência familiar, ao fortalecimento das relações conjugais e à melhor educação dos filhos (Soja, 2010).

Engels, em *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra* (1845), já havia descrito como a urbanização capitalista degradava não apenas a condição material, mas também a vida familiar do proletariado, submetido a longas jornadas e a deslocamentos extenuantes. No mundo contemporâneo, esse diagnóstico permanece atual: a precariedade dos transportes amplia a exploração, pois rouba dos trabalhadores não apenas sua força de trabalho, mas também seu tempo de vida. David Harvey (2013) acrescenta que o tempo perdido nos deslocamentos não pode ser compreendido apenas como um custo individual, mas como uma forma de expropriação de um bem coletivo: o tempo social. O capitalismo urbano, ao estruturar cidades fragmentadas e dependentes de transportes precários, converte o tempo de deslocamento em instrumento de dominação,

restringindo as possibilidades de lazer, cultura, participação política e convivência comunitária. Henri Lefebvre (1968), ao falar do *direito à cidade*, destaca que a vida urbana deveria ser organizada para promover a apropriação plena do espaço e do tempo pelos cidadãos. A realidade, no entanto, é oposta: a segregação espacial e a má qualidade do transporte produzem um cotidiano de alienação, onde os trabalhadores passam grande parte do dia em trajetos desgastantes, em vez de usufruírem da riqueza social que produzem.

Esse quadro se agrava nas metrópoles periféricas, como as brasileiras, em que a desigualdade social e a especulação imobiliária empurram os mais pobres para áreas cada vez mais distantes. A chamada “cidade pendular” transforma o trabalhador em sujeito itinerante, cuja vida gira em torno do trajeto entre casa e trabalho. Como observa Ermínia Maricato (2011), a precariedade do transporte é parte constitutiva da segregação urbana, reproduzindo desigualdades e limitando o acesso pleno à cidadania. O sacrifício do trabalhador não se limita à esfera econômica: trata-se de um sacrifício existencial, que corrói laços familiares, fragiliza relações afetivas e compromete a formação social das novas gerações. O transporte público, quando estruturado de forma mercantilizada e ineficiente, converte-se em mecanismo de alienação, expropriando não apenas a força de trabalho, mas também o tempo de vida e as possibilidades de construção de sociabilidade.

Esse fenômeno, que Lefebvre (1968) identifica como a produção desigual do espaço urbano, converte o transporte em arena de desigualdade: quem menos tem paga mais, tanto em tempo quanto em dinheiro, para se locomover.

Assim, o transporte público revela-se como uma mercadoria especial. Ele não apenas integra o processo de valorização das mercadorias, mas é condição para a reprodução da força de trabalho. Sua tarifação explicita a contradição fundamental do capitalismo urbano: um serviço indispensável para a acumulação é socialmente necessário, mas privatizado em sua forma de acesso. A luta pela gratuidade do transporte, nesse contexto, adquire um caráter profundamente político, pois busca deslocar os custos de reprodução da força de trabalho da esfera individual para a esfera coletiva.

O ESPAÇO URBANO E A CONCENTRAÇÃO DA CLASSE TRABALHADORA

Na obra *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra* (Engels, 1845), já se observa a análise minuciosa das condições de vida nos centros urbanos industriais, evidenciando como a distância entre moradia e trabalho impunha custos adicionais e desgastes severos aos operários. Engels demonstrava que a urbanização capitalista não era um processo neutro, mas estruturado pela lógica da acumulação, que relegava a classe trabalhadora a condições degradantes, tanto de habitação quanto de transporte. O crescimento das cidades, combinado à falta de políticas públicas, criava uma espacialidade fragmentada, onde os mais pobres eram empurrados para zonas insalubres e distantes, sofrendo com deslocamentos longos e extenuantes.

Essa análise mantém plena atualidade quando observamos as metrópoles brasileiras, marcadas por forte segregação socioespacial e por sistemas de transporte frequentemente precários e excludentes. A periferização das classes populares, acompanhada da concentração de empregos e serviços em áreas centrais, reproduz de forma ampliada o dilema identificado por Engels no século XIX: o trabalhador é forçado a sacrificar tempo e energia no deslocamento cotidiano, o que aprofunda sua exploração. Como observa Milton Santos (1993), a urbanização periférica no Brasil está intimamente ligada ao “meio técnico-científico-informacional”, mas permanece dependente de formas desiguais de acesso à cidade, reforçando a exclusão e a fragmentação do espaço urbano.

Autores marxistas contemporâneos, como Mike Davis (2006), em *Planeta Favela*, destacam que essa lógica não é apenas nacional, mas global. O avanço do capitalismo neoliberal produziu megacidades nas quais vastas populações vivem em periferias informais e distantes, submetidas a sistemas de transporte insuficientes e caros. Davis mostra como a precariedade da mobilidade urbana se tornou um dos principais mecanismos de reprodução da desigualdade, perpetuando a marginalização das populações pobres.

Na mesma direção, Neil Smith (1996), ao discutir o conceito de “gentrificação” e a produção desigual do espaço, enfatiza que os processos de valorização capitalista do solo urbano empurram sistematicamente os trabalhadores para áreas cada vez mais distantes. Essa dinâmica reforça o que David Harvey chama de “acumulação por

desposseção”: o espaço urbano e a mobilidade são transformados em mercadorias, retirando das classes populares o direito pleno de usufruir da cidade.

No contexto latino-americano, autores como Raquel Rolnik (2015) e Ermínia Maricato (2011) reforçam que a segregação socioespacial e o transporte precário não são “falhas” de planejamento, mas expressões estruturais da lógica de reprodução urbana no capitalismo periférico. As cidades brasileiras exemplificam de forma aguda o problema que Engels já descrevia: a vida cotidiana dos trabalhadores é moldada por uma geografia desigual que aumenta sua exploração e limita sua cidadania.

A reflexão engeliana permanece um ponto de partida essencial para compreender a mobilidade urbana contemporânea, pois expõe um mecanismo de exploração que transcende épocas: a apropriação do tempo de vida da classe trabalhadora pelo capital. No século XIX, Engels descrevia como os operários eram forçados a atravessar ruas insalubres, enfrentar jornadas exaustivas e viver em habitações distantes dos locais de trabalho, em condições que corroíam tanto a saúde física quanto a vida familiar. Hoje, nas metrópoles periféricas do capitalismo global, essa mesma lógica se atualiza em forma de horas diárias desperdiçadas em ônibus lotados, trens superlotados e congestionamentos intermináveis.

Marx, em *O Capital* (1867), já apontava que o tempo de circulação é parte fundamental da reprodução do capital, embora se apresente ao trabalhador como perda irreversível de tempo de vida. O transporte tarifado e precário, nesse sentido, é mais que um meio técnico: é um mecanismo de alienação, que priva o indivíduo de sua própria temporalidade. O tempo que poderia ser dedicado ao convívio familiar, à educação dos filhos, à participação comunitária ou ao lazer é absorvido pela lógica da mobilidade desigual, convertendo o cotidiano urbano em extensão da exploração laboral.

Autores contemporâneos como Harvey (2013) e Lefebvre (1968) ressaltam que o direito à cidade envolve não apenas o acesso físico ao espaço urbano, mas também a apropriação do tempo social. Quando os trabalhadores gastam três ou quatro horas diárias em deslocamentos, há uma expropriação de tempo que limita a possibilidade de usufruir da riqueza coletiva que eles mesmos produzem. Trata-se, portanto, de uma forma de

“mais-valia temporal”, em que o capital se beneficia do sacrifício imposto ao trabalhador, sem remunerá-lo.

Essa perspectiva crítica é reforçada por Mike Davis (2006), que mostra como a urbanização periférica global transformou o transporte em uma das principais formas de exclusão social, perpetuando o que Engels havia diagnosticado em Manchester no século XIX. Nas grandes cidades latino-americanas, como São Paulo, Cidade do México ou Buenos Aires, a segregação espacial força milhões de trabalhadores a viver em cidades-dormitório, onde a vida se organiza em torno do deslocamento pendular e exaustivo.

No Brasil, como destaca Maricato (2011), a precariedade do transporte público não é uma falha técnica, mas uma estratégia de organização urbana funcional à acumulação capitalista. O distanciamento entre moradia e emprego, aliado à mercantilização do transporte, garante a desvalorização do tempo do trabalhador e aprofunda sua subordinação estrutural.

Dessa forma, a luta por transporte público de qualidade, gratuito e universal deve ser lida como um desdobramento direto da crítica marxista clássica, agora aplicada às condições das metrópoles periféricas. Mais do que um debate sobre eficiência técnica ou modelo de gestão, trata-se de uma disputa sobre a apropriação do espaço e do tempo, dimensões centrais da vida social. A tarifa zero e o direito à cidade, nesse horizonte, emergem como expressões concretas de resistência à alienação e de afirmação da vida contra a lógica do capital.

A IDEOLOGIA E A NATURALIZAÇÃO DA MERCANTILIZAÇÃO

Em *A ideologia alemã* (Marx; Engels, 1846), os autores demonstram que a ideologia dominante atua como mecanismo de naturalização das formas sociais impostas pelo capital. Ao apresentar as relações de produção vigentes como necessárias e imutáveis, a ideologia oculta seu caráter histórico e construído, reforçando a dominação de classe. No campo da mobilidade urbana, a cobrança de tarifa é frequentemente legitimada por esse discurso ideológico: defende-se que o transporte público deve ser pago pelo usuário porque seria “oneroso” ao Estado ou porque representaria um

“consumo individual” e não um direito coletivo. Tal justificativa, repetida por governos e meios de comunicação, oculta o fato de que o transporte é condição de reprodução da força de trabalho e, portanto, essencial à própria acumulação do capital.

Antonio Gramsci (1971), ao desenvolver o conceito de hegemonia, aprofunda esse raciocínio. Para ele, a classe dominante não exerce apenas coerção, mas também consenso, obtido por meio da disseminação de visões de mundo que parecem universais. No caso do transporte, a naturalização da tarifa constitui um exemplo claro de hegemonia: a população trabalhadora é levada a acreditar que pagar pelo deslocamento até o trabalho é uma “responsabilidade individual”, quando, na realidade, trata-se da transferência de custos da reprodução da força de trabalho do capital para o próprio trabalhador.

Louis Althusser (1970), em sua teoria dos aparelhos ideológicos de Estado, acrescenta que instituições como a escola, a mídia e até a própria política urbana funcionam como espaços de reprodução da ideologia dominante. Os discursos que classificam a tarifa zero como “populismo” ou “gasto insustentável” exemplificam como esses aparelhos produzem representações que reforçam a mercantilização da mobilidade, desviando a atenção do caráter social e coletivo do transporte.

Já Georg Lukács (1923), em *História e consciência de classe*, introduz o conceito de reificação, que ajuda a compreender como o transporte público, enquanto serviço essencial, é transformado em mera mercadoria. O processo de reificação converte uma necessidade social em objeto de troca, apagando sua dimensão de direito. Assim, o ato de pagar uma passagem de ônibus ou metrô passa a ser visto como transação natural, e não como expressão da exploração capitalista que transfere ao trabalhador o custo de sua circulação.

Essas perspectivas mostram que a ideologia desempenha papel central na reprodução da mercantilização do transporte. A insistência em legitimar a tarifa como “necessidade econômica” esconde o que Marx já denunciava: a exploração não é apenas material, mas também simbólica, pois envolve a construção de um consenso que naturaliza a desigualdade. Ao mesmo tempo, a crítica marxista da ideologia aponta caminhos para desnaturalizar essas práticas, revelando que o transporte é um direito social e um pré-requisito para o exercício da cidadania plena.

O TRANSPORTE E A LUTA DE CLASSES

O *Manifesto Comunista* (Marx; Engels, 1848) apresenta a luta de classes como motor da história. A mobilidade urbana é hoje um dos palcos dessa luta: protestos contra aumentos de tarifa ou pela implementação da tarifa zero expressam a resistência da classe trabalhadora contra a transferência dos custos de reprodução social. Nesse sentido, o transporte público é mais do que um serviço: é uma arena de conflito social e político.

A segregação socioespacial constitui um dos elementos centrais para a compreensão da mobilidade urbana no capitalismo. Marx e Engels já indicavam que a separação entre local de moradia e de trabalho não era mero acaso histórico, mas resultado das contradições inerentes à urbanização capitalista. Engels, em *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra* (1845), mostra como a organização das cidades industriais produzia um espaço fragmentado, relegando os trabalhadores a bairros afastados e precários, enquanto os centros eram reservados à burguesia.

No contexto contemporâneo, essa dinâmica assume novas formas. Neil Smith (1996), ao discutir a gentrificação, evidencia que a valorização do solo urbano expulsa sistematicamente os mais pobres para áreas cada vez mais periféricas. Esse deslocamento espacial implica maior dependência do transporte público e aumento do tempo de deslocamento, agravando a exploração da força de trabalho. David Harvey (2004) descreve esse processo como parte da “acumulação por despossessão”, na qual o capital se apropria de territórios urbanos, convertendo a cidade em mercadoria e aprofundando a desigualdade.

No Brasil, autores como Ermínia Maricato (2011) e Raquel Rolnik (2015) apontam que a segregação espacial é parte estrutural da urbanização periférica, produzindo um “urbanismo da desigualdade”, no qual o transporte precário não é falha, mas instrumento de reprodução da exclusão. A reprodução da força de trabalho, nesse quadro, depende de deslocamentos longos e caros, que oneram o trabalhador e reduzem seu tempo de vida disponível para outras esferas sociais.

A cobrança de tarifas no transporte público é frequentemente legitimada como necessidade econômica, mas, sob a ótica marxista, trata-se de um mecanismo de transferência de custos do capital para o trabalho. A proposta de tarifa zero, nesse sentido,

assume um caráter de ruptura, ao questionar a naturalização da mercantilização da mobilidade.

Erik Olin Wright (2010) descreve essas experiências como “rupturas intersticiais”, ou seja, práticas que emergem dentro do capitalismo, mas apontam para formas alternativas de organização social. Ao retirar o transporte da lógica mercantil e inscrevê-lo na esfera dos direitos universais, a tarifa zero opera como ensaio de uma sociabilidade pós-capitalista.

Exemplos internacionais, como Tallinn (Estônia) e Dunkerque (França), mostram que a tarifa zero pode ser implementada em escala metropolitana, com efeitos de democratização do acesso e redução da dependência do automóvel. No Brasil, experiências em cidades como Maricá (RJ) e Caucaia (CE) revelam que a medida não é apenas viável financeiramente, mas também um instrumento de redistribuição social.

Como aponta Georges Bataille (1949), embora fora da tradição marxista estrita, todo sistema econômico lida com excedentes que podem ser apropriados de diferentes formas. A tarifa zero pode ser lida nessa chave: como redirecionamento do excedente coletivo para a reprodução social, e não para a valorização do capital. Nesse sentido, trata-se de uma política que, embora parcial, carrega potencial de transformação.

A mobilidade urbana é também uma arena de luta de classes. Marx e Engels, no *Manifesto Comunista* (1848), afirmaram que toda a história da sociedade é a história da luta de classes. No espaço urbano, essa luta se materializa em disputas pelo direito à circulação, pelo acesso ao espaço e pela apropriação do tempo social.

Manuel Castells (1972), em *A questão urbana*, observa que os movimentos sociais urbanos emergem quando as condições de reprodução da vida cotidiana entram em conflito com a lógica do capital. Os protestos contra aumento de tarifas no Brasil em 2013 são um exemplo emblemático: a mobilidade deixou de ser vista como um problema técnico e se tornou bandeira política, revelando a insatisfação com a mercantilização da vida urbana.

Autores latino-americanos como Lúcio Kowarick (1979), em *A espoliação urbana*, reforçam essa interpretação, ao mostrar que as cidades periféricas são

estruturadas por um processo de exploração que combina habitação precária, serviços insuficientes e transporte excludente. A luta por transporte gratuito e de qualidade, nesse sentido, é parte de uma luta mais ampla pela apropriação do espaço urbano.

Nesse contexto, a mobilidade urbana deixa de ser apenas uma questão de planejamento para se tornar campo estratégico de disputa entre capital e trabalho. Como sintetiza Harvey (2013), a luta pelo direito à cidade é a forma contemporânea da luta de classes travada no espaço urbano, e o transporte público está no centro dessa batalha.

A reflexão de Lefebvre (1968) sobre o *direito à cidade* reforça a centralidade do espaço urbano como produto social, moldado pela lógica do capital. Harvey (2013), por sua vez, aponta que a luta pelo direito à cidade é, essencialmente, uma luta de classes. Castells (1972) identifica os movimentos sociais urbanos como expressões desses conflitos, enquanto Wright (2010) interpreta experiências de tarifa zero como “rupturas intersticiais” que esboçam alternativas ao capitalismo.

Os recentes relatórios da NTU (Anuário NTU 2024-2025, pesquisas correlatas) trazem dados que sinalizam contradições profundas no modelo de financiamento e no papel ideológico que o transporte público exerce na reprodução social do capitalismo brasileiro. Ao observar tais indicadores, é possível desconstruir discursos legitimadores e evidenciar a dimensão estrutural da mobilidade como espaço de disputa de classe.

O balanço da NTU mostra que, em 2024, a demanda total de passageiros transportados cresceu 9,8 %, sinalizando uma retomada após anos de queda acentuada no setor. Entretanto, o crescimento dos passageiros pagantes foi significativamente menor, de apenas 4,7 %, o que evidencia uma dissociação entre o aumento da oferta e a efetiva recuperação da receita tarifária. Do ponto de vista marxista, essa discrepância revela a fragilidade do modelo baseado na tarifa como fonte principal de financiamento: quanto mais o sistema depende do pagamento individual, mais instável se torna diante das crises econômicas e sociais. A diferença entre os dois índices indica que a reprodução do transporte público como mercadoria enfrenta contradições crescentes, já que o trabalhador, sobrecarregado por tarifas, tende a reduzir deslocamentos pagos ou buscar alternativas informais, ao mesmo tempo em que a circulação de pessoas continua sendo indispensável para a própria dinâmica do capital.

Outro dado relevante é que a quilometragem produzida cresceu 10,3 % em 2024, mostrando expansão da oferta de viagens. Isso, contudo, não se traduziu em aumento proporcional do número de passageiros pagantes, o que escancara o descompasso entre o esforço produtivo do setor e sua remuneração. O resultado é um círculo vicioso: aumenta-se a quilometragem para atender à demanda crescente, mas a receita não acompanha na mesma proporção, pressionando ainda mais o financiamento público ou o endividamento das operadoras. Sob a ótica da economia política, trata-se de um exemplo de como a lógica de valorização do capital entra em conflito com a função social do transporte: para cumprir seu papel de circulação da força de trabalho, o transporte deve expandir-se, mas ao permanecer preso à lógica tarifária, gera déficits e crises.

A queda na proporção de passageiros pagantes é ainda mais significativa. Em 2021, 72 % dos usuários do transporte coletivo eram pagantes; em 2024, esse índice despencou para 56,7 %. Essa redução reflete o crescimento de viagens subsidiadas ou gratuitas e se insere num processo mais longo de retração: em uma década, houve redução de cerca de 44,1 % no número de passageiros pagantes. Paralelamente, o número de municípios com algum subsídio tarifário dobrou em cinco anos, de 120 para 241, dos quais 154 já adotam a tarifa zero total ou parcial. Embora esse movimento aponte para uma tendência de socialização dos custos do transporte, também surgem sinais de esgotamento: a maioria das experiências ocorre em cidades pequenas, dependentes de orçamentos locais frágeis ou receitas extraordinárias, e ainda são raros os casos em grandes metrópoles. Esse cenário confirma a contradição estrutural: a tarifa zero demonstra viabilidade política e social, mas sua consolidação exige uma reconfiguração nacional do modelo de financiamento, sob risco de permanecer como ruptura pontual, incapaz de romper definitivamente a mercantilização da mobilidade urbana.

Os dados indicam que a cobertura crescente de subsídios e a adoção de Tarifa Zero têm sido frequentemente justificadas como soluções técnicas e emergenciais para “salvar” o transporte coletivo em crise, garantindo a manutenção das frotas e recuperando parte da demanda perdida na última década (NTU, 2024). O discurso predominante, presente tanto em relatórios setoriais quanto em declarações de gestores públicos, insiste em tratar a tarifa como elemento natural e inevitável, parte intrínseca do “custo do serviço”. Nesse

raciocínio, os subsídios aparecem como medidas excepcionais ou concessões circunstanciais, destinadas a corrigir distorções momentâneas.

Essa narrativa opera como mecanismo ideológico no sentido marxista: naturaliza a mercantilização de um serviço essencial e transforma a relação de direito em relação de consumo. Marx e Engels, em *A ideologia alemã* (1846), já indicavam como a ideologia dominante apresenta as condições históricas de produção como se fossem leis naturais da sociedade. No campo do transporte, isso se traduz na concepção da passagem como “preço justo”, que deve ser pago individualmente pelo usuário, e do município como gestor técnico-financeiro responsável por equilibrar contas, e não como garantidor de um direito social fundamental.

Autores posteriores reforçam essa leitura crítica. Antonio Gramsci (1971), ao discutir a hegemonia, mostra como a classe dominante obtém consenso social ao difundir sua visão de mundo como universal. A ideologia da tarifa se inscreve nesse processo: ela convence a população de que é justo arcar individualmente com o custo de deslocar-se para trabalhar, mesmo que esse deslocamento seja condição indispensável para a reprodução do capital. Louis Althusser (1970) acrescenta que os aparelhos ideológicos de Estado — como a mídia e as próprias agências de transporte — reforçam essa naturalização ao apresentar a tarifa zero como “populismo” ou “utopia”, e os subsídios como ameaça ao equilíbrio fiscal.

Essa legitimação ideológica também foi apontada por Lúcio Kowarick (1979), em *A espoliação urbana*, ao mostrar que os serviços urbanos no Brasil historicamente foram tratados como mercadorias seletivas, acessíveis de forma desigual, em vez de como direitos universais. Na mesma direção, Rolnik (2015) destaca que a política urbana brasileira tem sido marcada pela captura do interesse público por lógicas privadas, e o transporte coletivo exemplifica esse dilema: um serviço social que permanece submetido à lógica do faturamento e da tarifa.

Assim, o discurso que naturaliza a tarifa e marginaliza os subsídios não é neutro, mas sim parte de uma estratégia ideológica que mantém o transporte preso à lógica mercantil. A crítica marxista permite desnudar esse processo, revelando que a cobrança

individual não é um destino inevitável, mas sim resultado de relações sociais que podem — e devem — ser transformadas.

Os dados indicam que a cobertura crescente de subsídios e a adoção de Tarifa Zero têm sido frequentemente justificadas como soluções técnicas e emergenciais para “salvar” o transporte coletivo em crise, garantindo a manutenção das frotas e recuperando parte da demanda perdida na última década (NTU, 2024). O discurso predominante, presente tanto em relatórios setoriais quanto em declarações de gestores públicos, insiste em tratar a tarifa como elemento natural e inevitável, parte intrínseca do “custo do serviço”. Nesse raciocínio, os subsídios aparecem como medidas excepcionais ou concessões circunstanciais, destinadas a corrigir distorções momentâneas.

Essa narrativa opera como mecanismo ideológico no sentido marxista: naturaliza a mercantilização de um serviço essencial e transforma a relação de direito em relação de consumo. Marx e Engels, em *A ideologia alemã* (1846), já indicavam como a ideologia dominante apresenta as condições históricas de produção como se fossem leis naturais da sociedade. No campo do transporte, isso se traduz na concepção da passagem como “preço justo”, que deve ser pago individualmente pelo usuário, e do município como gestor técnico-financeiro responsável por equilibrar contas, e não como garantidor de um direito social fundamental.

Autores posteriores reforçam essa leitura crítica. Antonio Gramsci (1971), ao discutir a hegemonia, mostra como a classe dominante obtém consenso social ao difundir sua visão de mundo como universal. A ideologia da tarifa se inscreve nesse processo: ela convence a população de que é justo arcar individualmente com o custo de deslocar-se para trabalhar, mesmo que esse deslocamento seja condição indispensável para a reprodução do capital. Louis Althusser (1970) acrescenta que os aparelhos ideológicos de Estado — como a mídia e as próprias agências de transporte — reforçam essa naturalização ao apresentar a tarifa zero como “populismo” ou “utopia”, e os subsídios como ameaça ao equilíbrio fiscal.

Essa legitimação ideológica também foi apontada por Lúcio Kowarick (1979), em *A espoliação urbana*, ao mostrar que os serviços urbanos no Brasil historicamente foram tratados como mercadorias seletivas, acessíveis de forma desigual, em vez de como

direitos universais. Na mesma direção, Rolnik (2015) destaca que a política urbana brasileira tem sido marcada pela captura do interesse público por lógicas privadas, e o transporte coletivo exemplifica esse dilema: um serviço social que permanece submetido à lógica do faturamento e da tarifa.

Assim, o discurso que naturaliza a tarifa e marginaliza os subsídios não é neutro, mas sim parte de uma estratégia ideológica que mantém o transporte preso à lógica mercantil. A crítica marxista permite desnudar esse processo, revelando que a cobrança individual não é um destino inevitável, mas sim resultado de relações sociais que podem — e devem — ser transformadas.

Quando menos passageiros pagam, aumentam-se os subsídios, mas permanecem inalteradas as condições materiais de deslocamento: jornadas longas, atrasos frequentes, frotas sucateadas e infraestrutura insuficiente. Esses elementos não apenas ampliam o tempo perdido em trajetos, mas também intensificam o desgaste físico e psicológico da classe trabalhadora. O transporte precário, longe de ser apenas um problema técnico de eficiência, constitui um mecanismo de exploração cotidiana. Ele expropria não apenas o salário — por meio das tarifas ainda existentes —, mas também o tempo de vida dos trabalhadores, que é consumido em deslocamentos desgastantes e improdutivos.

Do ponto de vista marxista, essa situação revela uma dupla dimensão da exploração. A primeira é econômica, pois o capital transfere ao trabalhador os custos de sua própria reprodução, seja via tarifa ou via subsídios públicos que drenam recursos de outros fundos sociais. A segunda é simbólica, pois a ideologia dominante naturaliza o desconforto e o atraso como parte inevitável da vida urbana. Georg Lukács (1923) denomina esse processo de reificação: o sujeito passa a perceber como “normal” o que, na verdade, é resultado histórico de relações sociais desiguais. O passageiro, alienado de sua condição de direito, é reduzido a consumidor resignado, aceitando a precariedade como destino.

Henri Lefebvre (1968), em *O direito à cidade*, já advertia que a alienação urbana não se dá apenas no espaço físico, mas também no tempo cotidiano. A mobilidade precária impõe ao trabalhador uma temporalidade subordinada, em que horas de vida são apropriadas pelo capital sem qualquer retribuição. Nesse sentido, o tempo perdido nos

deslocamentos é uma forma de exploração invisível, pois retira do trabalhador a possibilidade de usufruir do convívio familiar, da vida comunitária e da participação política. David Harvey (2013) amplia essa crítica ao mostrar que o tempo urbano é mercantilizado: os atrasos e desconfortos tornam-se parte de um “padrão normalizado”, aceito socialmente, que legitima a desigualdade.

No contexto brasileiro, autores como Ermínia Maricato (2011) e Milton Santos (1993) reforçam que essa naturalização é funcional ao modelo de urbanização periférica. O transporte precário nas periferias, além de limitar o acesso ao centro, disciplina os corpos e o tempo da classe trabalhadora, consolidando a segregação socioespacial. Assim, a precariedade não é um acidente ou falha administrativa: é um mecanismo de controle social que reforça a dominação do capital sobre a vida cotidiana.

Portanto, a aceitação de atrasos e desconfortos como “eventos normais” é expressão de uma violência simbólica e estrutural. Trata-se de um processo em que o transporte coletivo, mesmo parcialmente subsidiado, continua a reproduzir a alienação e a exploração. Desvelar esse mecanismo é tarefa da crítica marxista: mostrar que o tempo perdido, o desconforto e a precariedade não são inevitáveis, mas resultados de escolhas políticas e econômicas que privilegiam a lógica mercantil em detrimento da vida social.

Os discursos que criticam subsídios como “gasto excessivo”, que exaltam o “equilíbrio tarifário” e que reforçam a máxima “quem usa deve pagar” não são neutros ou meramente técnicos: são construções ideológicas que operam para mascarar relações de poder. Tais narrativas deslocam o debate sobre o transporte público do campo dos direitos sociais para o campo da contabilidade fiscal e da responsabilidade individual. Ao fazê-lo, transformam o passageiro em consumidor, apagando sua condição de cidadão. Como observa Althusser (1970), os aparelhos ideológicos de Estado — entre eles a mídia, o sistema jurídico e até mesmo as próprias agências de transporte — desempenham a função de reproduzir as condições de produção ao legitimar discursos que favorecem a classe dominante. No caso da mobilidade, a retórica da tarifa como “justiça” econômica é um exemplo desse mecanismo de reprodução.

Essa operação ideológica está intimamente ligada à construção da hegemonia, no sentido gramsciano. Gramsci (1971) mostra que a classe dominante mantém seu poder

não apenas pela coerção, mas pela construção de consenso, difundindo sua visão de mundo como se fosse universal. Ao insistir que subsídios são “gastos” insustentáveis ou que gratuidades criam “dependência”, esse discurso naturaliza a mercantilização da mobilidade e molda a percepção social de que não haveria alternativas possíveis. A hegemonia se materializa quando a própria classe trabalhadora passa a internalizar a ideia de que pagar pelo transporte é “justo” e que reivindicar tarifa zero seria um excesso ou privilégio.

Pierre Bourdieu (1998), embora não marxista estrito, contribui para essa crítica ao introduzir o conceito de violência simbólica. No campo do transporte, a violência simbólica se manifesta quando a população é levada a aceitar, sem questionamento, a legitimidade da tarifa e a hierarquia de quem “merece” gratuidade, idosos, estudantes, pessoas com deficiência, em detrimento da universalidade. Trata-se de uma forma de classificação social que naturaliza desigualdades, reforçando a lógica de que apenas alguns grupos específicos têm direito ao transporte gratuito, enquanto a maioria deve submeter-se à lógica mercantil.

Essa legitimação também se conecta com o que Kowarick (1979) chamou de *espoliação urbana*: a apropriação desigual de serviços públicos, que transforma bens coletivos em privilégios seletivos. No Brasil, a retórica que enaltece o “equilíbrio tarifário” ignora que, na prática, o equilíbrio é garantido à custa da espoliação do trabalhador, seja pelo pagamento direto da tarifa, seja pelo tempo perdido em sistemas precários. Como aponta Raquel Rolnik (2015), esse tipo de discurso é parte de uma “colonização da política urbana” pela lógica fiscal e financeira, que subordina os direitos sociais à contabilidade pública.

Portanto, os discursos contrários aos subsídios e à tarifa zero não são apenas análises econômicas sobre sustentabilidade: são instrumentos ideológicos que reforçam a reprodução da ordem capitalista. Eles mantêm o usuário na posição de agente individual, responsável por custear seu deslocamento, em vez de sujeito coletivo com direito ao transporte como bem social. A crítica marxista, ao revelar esse mecanismo, permite deslocar o debate para outro patamar: o transporte público não deve ser pensado como

mercadoria a ser comprada, mas como parte da infraestrutura social necessária para a reprodução da vida e da cidadania.

O dado de que a Tarifa Zero ocorre majoritariamente em cidades pequenas, com redes simplificadas e orçamentos locais relativamente estáveis, revela tanto a potência quanto os limites dessa medida. Nos municípios de menor porte, onde a demanda é reduzida e a rede de transporte é menos complexa, a gratuidade pode ser implementada com relativa facilidade, sobretudo quando financiada por receitas locais ou extraordinárias. Contudo, essa configuração também expõe uma fragilidade estrutural: a Tarifa Zero, ao permanecer confinada ao âmbito municipal e desvinculada de uma política nacional de mobilidade, tende a ser uma solução fragmentada, sujeita à volatilidade política e fiscal de cada localidade.

Do ponto de vista da crítica marxista, essa limitação pode ser compreendida como expressão das contradições do Estado no capitalismo. Marx e Engels, em *O Manifesto Comunista* (1848), já afirmavam que o Estado é “um comitê para gerir os negócios comuns da burguesia”. Mesmo quando implementa políticas que beneficiam os trabalhadores, como a Tarifa Zero, o faz de forma restrita, setorial e subordinada à lógica fiscal. Nicos Poulantzas (1978) reforça essa leitura ao mostrar que o Estado capitalista é uma condensação de relações de classe, incapaz de se tornar neutro. Assim, enquanto a gratuidade permanece como iniciativa isolada em cidades pequenas, não alcança o caráter universal de política pública e permanece vulnerável a recuos.

A ausência de uma lei marco e de um financiamento federal estável reforça esse dilema. Como aponta Ermínia Maricato (2011), as políticas urbanas no Brasil têm sido historicamente focalizadas, fragmentadas e fortemente dependentes da correlação de forças locais, o que inviabiliza transformações estruturais. Nesse sentido, a Tarifa Zero só poderá consolidar-se como ruptura real se for inscrita em uma política de mobilidade de caráter nacional, que garanta coordenação supramunicipal, redistribuição de recursos e estabilidade financeira. Caso contrário, continuará sendo vista como “experiência” ou “exceção”, e não como direito social consolidado.

Essa análise converge com a reflexão de Erik Olin Wright (2010), para quem rupturas intersticiais, como a Tarifa Zero em pequena escala, têm potencial emancipador,

mas somente quando articuladas a projetos institucionais mais amplos. Do contrário, correm o risco de serem absorvidas pelo sistema ou inviabilizadas por sua fragilidade financeira. A transformação do transporte público em política de direito social exige, portanto, romper com a lógica de focalização e assumir a universalidade como princípio, à semelhança da saúde e da educação.

Em síntese, a predominância da Tarifa Zero em cidades pequenas não invalida sua importância, mas evidencia a necessidade de superar o municipalismo fragmentado. O desafio é nacionalizar a política de mobilidade, garantindo que o transporte coletivo seja reconhecido como direito universal, e não como benefício local ou transitório. Apenas dessa forma a experiência da gratuidade deixará de ser uma ruptura parcial e se transformará em horizonte de emancipação social.

A mobilidade urbana é um tema central nas discussões contemporâneas sobre o desenvolvimento das cidades, abordado sob perspectivas que variam da engenharia de tráfego à economia. No entanto, uma análise sociológica e crítica, fundamentada na teoria marxista, revela que os padrões de deslocamento e as desigualdades de acesso ao transporte estão intrinsecamente ligados à estrutura de classes da sociedade. Embora Karl Marx (1818-1883) não tenha tratado diretamente de questões como trânsito ou sistemas de transporte, sua obra oferece um arcabouço teórico robusto para desvendar as raízes sociais e econômicas que moldam a organização espacial das metrópoles. Este artigo busca aplicar a lente marxista para examinar a mobilidade urbana, compreendendo-a como um reflexo das relações de produção e da luta de classes.

A principal contribuição da teoria marxista para a análise da cidade reside na compreensão de que o espaço não é neutro, mas sim um produto social, moldado pelas relações de produção capitalistas. Como aponta Henri Lefebvre (1974), o espaço é "produzido" para servir aos interesses do capital, o que se manifesta na segregação socioespacial.

Sob o capitalismo, a burguesia e as classes dominantes tendem a ocupar as áreas centrais das cidades, que concentram serviços, infraestrutura e oportunidades de emprego. Em contraste, a classe trabalhadora (o proletariado) é frequentemente relegada à periferia, onde o valor da terra e o custo da moradia são menores (Harvey, 2013). Essa configuração

geográfica impõe um deslocamento diário e oneroso da periferia para o centro. Esse movimento não é meramente um "ir e vir", mas um componente fundamental da reprodução da força de trabalho. O tempo e os recursos financeiros gastos em transporte são, na verdade, um custo subtraído do valor da mão de obra, um custo que beneficia indiretamente o capital ao permitir a exploração de um exército de trabalhadores dispersos no espaço.

A teoria marxista sobre o tempo de trabalho também se aplica ao deslocamento. O tempo gasto em trânsito é tempo que o trabalhador não pode dedicar ao lazer, à família ou ao descanso, essenciais para a sua própria reprodução física e mental. Esse tempo perdido pode ser interpretado como um tempo roubado pelo sistema, que se apropria da vida do trabalhador além das horas de trabalho formal, para garantir a sua presença e disponibilidade nos locais de produção.

No sistema capitalista, o transporte, em vez de ser um direito social, é frequentemente transformado em uma mercadoria. A lógica do lucro domina a provisão de serviços de mobilidade, com consequências diretas para a qualidade e a acessibilidade.

Empresas privadas de transporte, ao operarem com a finalidade de maximizar o lucro, podem priorizar rotas e modos de transporte que são mais rentáveis, em detrimento das necessidades de comunidades de baixa renda e áreas periféricas. Isso resulta em um serviço deficiente, tarifas elevadas e aprofundamento das desigualdades. O transporte público, em vez de ser uma ferramenta de integração e equidade, pode se tornar um agente de segregação, limitando o acesso a emprego, educação e saúde (Harvey, 2013).

A promoção do carro particular pela indústria automobilística, como aponta David Harvey (2001), não é apenas uma questão de conveniência, mas uma estratégia para vender um produto. O carro é vendido como um símbolo de liberdade, status e individualidade, alimentando uma cultura que desvaloriza o transporte coletivo e exacerba problemas como congestionamentos e poluição. A dependência do automóvel cria a necessidade de vastas infraestruturas (estradas, estacionamentos) que beneficiam o capital e reconfiguram o espaço urbano em detrimento do bem-estar coletivo.

A obra de Karl Marx, embora não seja um tratado sobre engenharia de tráfego, oferece uma base sólida para uma crítica radical à mobilidade urbana. Ao desvendar as

conexões entre a estrutura de classes e a organização do espaço, a teoria marxista nos permite ver os problemas de mobilidade não como meras falhas técnicas, mas como manifestações das contradições inerentes ao capitalismo. As desigualdades no acesso ao transporte, a segregação espacial e a mercantilização dos serviços de mobilidade são reflexos diretos da lógica de acumulação e exploração.

Nesse sentido, a luta por um sistema de transporte público de qualidade, universal e acessível não é apenas uma demanda por eficiência, mas uma luta de classes. A busca por uma cidade mais justa e igualitária passa, necessariamente, pela democratização do acesso à mobilidade e pela superação da lógica de que o espaço e o tempo do trabalhador são mercadorias a serem exploradas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As reflexões de Marx e Engels permitem compreender o transporte público como dimensão constitutiva das contradições do capitalismo. A mobilidade não pode ser reduzida a uma questão técnica ou administrativa, pois envolve disputas fundamentais em torno da reprodução da força de trabalho, da mercantilização dos direitos sociais e da produção desigual do espaço urbano. Desde o século XIX, a crítica marxista já identificava como a distância entre moradia e trabalho, aliada à precariedade das condições de deslocamento, constituía não apenas um ônus material, mas também um mecanismo de disciplinamento social. Hoje, essa análise mantém plena atualidade diante de sistemas de transporte que seguem transferindo custos, desgastes e tempo de vida para a classe trabalhadora.

Ao relacionar *A miséria da filosofia* com outras obras fundadoras do marxismo — como *O Capital* e *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra* — observa-se que o transporte é atravessado pela luta de classes em suas formas mais cotidianas. A tarifa, apresentada como preço “justo”, funciona como instrumento de naturalização da mercadoria, reforçada por discursos hegemônicos que culpabilizam o usuário e legitimam a lógica do equilíbrio tarifário. Reformas superficiais, ainda que ampliem subsídios ou gratuidades parciais, preservam essa lógica mercantil, garantindo apenas a reprodução mínima do sistema sem alterar sua base estrutural.

Por outro lado, as propostas de Tarifa Zero, ainda que marcadas por contradições e limitações quando implementadas de forma fragmentada, apontam para um horizonte alternativo. Ao deslocar a mobilidade da esfera da mercadoria para a esfera do direito, elas tensionam o modelo vigente e revelam a possibilidade de reorganizar o transporte como política pública universal. Os dados recentes da NTU mostram tanto o avanço desse movimento — com centenas de municípios adotando subsídios e gratuidades — quanto seus limites diante da ausência de um marco legal e de financiamento nacional estável. Nesse cenário, experiências locais adquirem importância simbólica e política, mas permanecem vulneráveis à lógica fiscal e às disputas imediatas.

As contribuições contemporâneas, como as de Sandro Barbosa (2023), reforçam que a mobilidade urbana deve ser compreendida como campo estratégico de disputa política. A luta por transporte gratuito e de qualidade não é apenas reivindicação setorial, mas parte da luta pela cidade e pela emancipação social. Como mostram Lefebvre (1968) e Harvey (2013), o direito à cidade inclui o direito de se mover, de acessar os espaços urbanos, de apropriar-se do tempo e do cotidiano. Portanto, a mobilidade é também luta pelo tempo livre, pela convivência familiar e comunitária, pela possibilidade de usufruir da cidade em sua totalidade.

Assim, a mobilidade urbana constitui um terreno privilegiado para atualizar a crítica marxista no século XXI. Ao articular teoria e prática, é possível compreender que o transporte público não é apenas meio de circulação de mercadorias ou trabalhadores, mas também espaço de reprodução da hegemonia e de resistência. Reformas superficiais tendem a perpetuar a mercantilização e a espoliação urbana; já propostas como a Tarifa Zero, quando articuladas a um projeto de política nacional, indicam caminhos de universalização dos direitos e de reconfiguração radical da vida urbana. Nesse sentido, a mobilidade não é apenas um desafio técnico, mas um dos campos centrais da luta de classes contemporânea, e sua transformação é condição indispensável para qualquer projeto de emancipação social.

REFERÊNCIAS¹

- ALTHUSSER, Louis. *Ideologia e aparelhos ideológicos de Estado*. Lisboa: Presença, 1970.
- BARBOSA, Sandro. Mobilidade urbana e luta de classes: contradições e alternativas. *Anais do XV Colóquio Marx e Engels*, Campinas: UNICAMP, 2023. Disponível em: <https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/cemarx/article/download/16042/10898>. Acesso em: 20 set. 2025.
- BOURDIEU, Pierre. *A dominação masculina*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.
- CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1972.
- ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Boitempo, 2010 [1845].
- GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.
- HARVEY, David. *Espaços de esperança*. São Paulo: Loyola, 2001.
- HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2013.
- KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001 [1968].
- LUKÁCS, Georg. *História e consciência de classe*. São Paulo: Martins Fontes, 2003 [1923].
- MARICATO, Ermínia. *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 2011.
- MARX, Karl. *A miséria da filosofia*. São Paulo: Boitempo, 2017 [1847].
- MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política*. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013 [1867].
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã*. São Paulo: Boitempo, 2007 [1846].
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *Manifesto Comunista*. São Paulo: Boitempo, 1998 [1848].
- NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. *Anuário NTU 2024/2025*. Brasília: NTU, 2024.
- ÔNIBUS E TRANSPORTE. *Anuário NTU 2024/2025 revela avanço em subsídios, sinais de estagnação de investimentos em infraestrutura e conquistas importantes para o setor*. 2024. Disponível em: <https://onibusetransporte.com>. Acesso em: 18 set. 2025.

¹ Declaração de uso de Inteligência Artificial

O autor informa que foram utilizados ferramentas de inteligência artificial, como o sistema ChatGPT e DeepSeek, para apoiar várias etapas da preparação deste artigo, tais como: rascunhos iniciais, edição, revisão linguística e trabalho exploratório para identificar literatura relevante. No entanto, ele enfatiza que as contribuições de tais ferramentas foram minuciosamente revisadas pelo autor e para validar e verificar referências, e para avaliar a correção teórico-metodológica do conteúdo.

O autor assume total responsabilidade pelo conteúdo final do artigo e afirma que o uso de inteligência artificial não comprometerá a originalidade, integridade científica e ética de pesquisa dos artigos.

POULANTZAS, Nicos. *O Estado, o poder, o socialismo*. Rio de Janeiro: Graal, 1978.

ROLNIK, Raquel. *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo: Boitempo, 2015.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SOJA, Edward W. *Seeking Spatial Justice*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.

WRIGHT, Erik Olin. *Envisioning real utopias*. London: Verso, 2010.

Submissão: novembro de 2025. Aceite: dezembro de 2025. Publicação: abril de 2026.