

WALTER TAKEMOTO

Coleção O Que Saber

Tarifa, mobilidade e exclusão social

WALTER TAKEMOTO

SEGURANÇA PÚBLICA
ATIVISMO DIGITAL CIDADANIA SUSTENTÁVEL
REGULAÇÃO DOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO

Tarifa, mobilidade e exclusão social

ESTADO LAICO E FAMÍLIA: NOVOS CONCEITOS **SOCIALISMO**
AÇÕES AFIRMATIVAS INDUSTRIALIZAÇÃO
DESENVOLVIMENTO



FUNDAÇÃO
Perseu Abramo
Partido dos Trabalhadores

Coleção O Que Saber

Coleção O Que Saber

**Tarifa, Mobilidade e
Exclusão Social**

WALTER TAKEMOTO

São Paulo, 2014

SUMÁRIO

Apresentação	05
Capítulo 1 Voltando às ruas	07
Capítulo 2 A mobilidade que nunca existiu	08
Capítulo 3 Sociedade dividida, cidades partidas	10
Capítulo 4 O transporte público fora dos trilhos	14
Capítulo 5 A mobilidade que não se move	18
Capítulo 6 O direito de ir e vir é de todos...desde que pague ou vá a pé	22
Capítulo 7 A proposta da tarifa zero no governo Luiza Erundina	25
Capítulo 8 5ª Conferência Nacional das Cidades	31
Capítulo 9 Quem deve pagar pela locomoção da grande maioria dos excluídos que utiliza o transporte público?	33
Capítulo 10 O transporte é mesmo um direito de todos?	38

Capítulo 11 O transporte público pode ser gratuito?	40
Capítulo 12 Propostas de ações	45
Capítulo 13 Tarifa zero: a possibilidade de um transporte de qualidade para uma sociedade sem exclusão	49
Referências Bibliográficas	55
Sobre o autor	58

Apresentação

A Fundação Perseu Abramo cumpre a eminente tarefa de contribuir com a formação política e intelectual da sociedade brasileira. Nossos livros tem a humilde pretensão de levar ao público leitor questões pouco versadas pelas tradicionais linhas editoriais.

Neste ano, optamos por constituir publicações que atendam demandas de conhecimento aprofundado sobre a realidade brasileira, com apontamentos e perspectivas de avanços. Assim, estão em curso a produção de três coleções: “Projetos para o Brasil”, “Estudos sobre os Estados” e “O que saber”.

“O que saber” está imbuída do espírito de seu tempo. Inspirada em publicações de fácil leitura, visa editar pequenos livros que dão conta de temas atuais, que tenham a ver com os novos entraves sociais do mundo moderno, ou de outros assuntos que nunca saem da atualidade e merecem revisitação.

Entre os assuntos dos primeiros números da coleção, nós traremos subsídios sobre o ativismo digital, a regulamentação dos meios de comunicação, os movimentos em torno do passe livre, as ações afirmativas, o Estado laico, os novos conceitos de família, o socialismo, entre outros.

O quarto livro da coleção “O que saber” retoma um debate antigo, mas muito presente nas pautas das mobilizações sociais, acerca da mobilidade e o direito a cidade: “Passe Livre”. Este é o tema abordado por Walter Takemoto, ativista do Movimento Passe Livre, que nos propõe o debate sobre o direito de acessar os espaços públicos enfrentando a segregação social e observando o transporte público como direito.

Boa leitura!

A diretoria
Fundação Perseu Abramo

Voltando às ruas

As chamadas jornadas de junho, ocorridas em 2013, foram iniciadas com a convocação de uma manifestação pelo Movimento Passe Livre (MPL) contra o reajuste de R\$ 0,20 na tarifa de ônibus em São Paulo. Não seria diferente de outras manifestações anteriores se a Polícia Militar do estado de São Paulo não tivesse reprimido com extrema violência os manifestantes, transeuntes e jornalistas. A brutalidade da repressão foi transmitida nacionalmente pelas redes de televisão, jornais estamparam nas capas cenas de violência e as redes sociais foram ocupadas por mensagens de repúdio. A partir daí, centenas de atos se repetiram por todo o país ao longo dos meses de junho e julho, e cidades que nunca tinham presenciado manifestações de repente se depararam com milhares de pessoas ocupando ruas, avenidas e prédios públicos.

Na mesma velocidade em que se multiplicava a participação, também se ampliavam as causas ou motivações para sair às ruas. Era possível encontrar cartazes a favor e contra o direito ao aborto, a criminalização da homofobia, legalização das drogas e, é claro, a realização dos megaeventos no Brasil. E o pedido de um “padrão FIFA” para a educação e saúde era o que mais se via presente, ao lado do combate à corrupção. Neste processo, surgiu uma palavra de ordem importante: “não é pelos R\$ 0,20”.

Se, de fato, com milhões de pessoas nas ruas a questão da tarifa de ônibus acabou sendo posta em segundo plano, quando olhamos para o passado das lutas populares e para as condições de vida e mobilidade de grande parte da população brasileira, podemos encontrar inúmeras batalhas travadas pela população que demonstram que a luta é, sim, por centavos, e por tudo o que representa o transporte coletivo para quem vive na periferia das cidades.

A mobilidade que nunca existiu

No final do século XIX, o aumento da tarifa do bonde em um vintém no Rio de Janeiro desencadeou várias manifestações de revolta na cidade, incluindo enfrentamento com as forças de segurança. O aumento da passagem, considerado como imposto por parte do governo, penalizava os trabalhadores, escravos de ganho e ex-escravos, que representaram a grande maioria dos que saíram às ruas e enfrentaram a repressão militar, fato que culminou em mortos e feridos. E, da mesma forma que nos dias de hoje, a imprensa e os setores da elite à época clamavam para que as manifestações fossem ordeiras e pacíficas.

Em meados do século XX (1930), na cidade de Salvador, outra revolta popular contra o aumento das passagens resultou na destruição de quase toda a frota de bondes, no episódio conhecido como “Quebra Bondes”; além da depredação de sedes e equipamentos da empresa operadora. A revolta popular se voltou também contra o poder público, e um cerco ao prédio da secretaria de segurança pública foi violentamente reprimido resultando em quatro mortos.

Em São Paulo, entre as décadas de 1940 e 1960, a população travou várias lutas contra aumentos das passagens de trens e ônibus, em especial em 1947 e 1958. Essas lutas tomaram as ruas do centro da cidade, provocaram intensos confrontos com as forças de segurança, resultando em bondes e ônibus depredados, prisões, perseguições e, em 1958, na morte de cinco manifestantes. É importante lembrar que as manifestações ocorridas em São Paulo nesse ano foram convocadas pelo Pacto da Unidade Intersindical, que teve origem na chamada “Greve dos 300 mil”, em 1953.

Mais recentemente, no início do século XXI, houve no Brasil várias manifestações contra reajustes nas tarifas de ônibus, principalmente envolvendo estudantes secundaristas. A mais conhecida desse

período ocorreu em 2003 na cidade de Salvador – a chamada “Revolta do Buzu” –, que contou com a mobilização de milhares de estudantes secundaristas e, durante alguns dias, teve força para praticamente paralisar regiões da cidade com manifestações e passeatas. A “Revolta do Buzu” inspirou lutas em outras cidades, e a articulação dos movimentos que surgiram nesse processo deu origem ao Movimento Passe Livre.

A radicalização das lutas sociais – que além dos transportes, envolvia a luta contra a carestia do final da década de 1970 – tem relação com o processo de industrialização em curso e, em decorrência, o crescimento populacional devido à expansão das zonas periféricas sem nenhum planejamento e infraestrutura urbana.

Sociedade dividida, cidades partidas

As décadas iniciais do século XX foram marcadas por transformações estruturais econômicas e sociais em geral, início de um ciclo de expansão urbana acelerada em decorrência do crescimento das migrações internas entre as regiões.

Tabela 1: Evolução histórica do grau de urbanização no Brasil

Brasil, população total e urbana, grau de urbanização e incremento médio anual da população urbana, 1940-1970

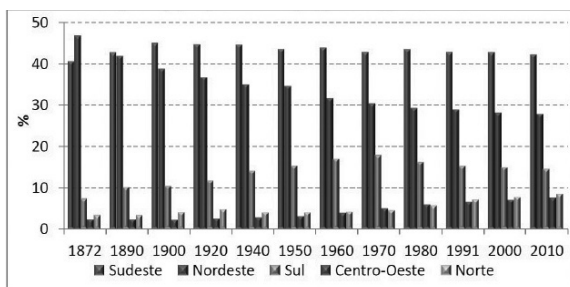
Período	Total	Urbana	Grau de Urbanização	Incremento
1940	41.236.315	12.880.182	31,24	-
1950	51.944.397	18.782.891	36,16	590.271
1960	69.930.293	31.214.700	44,64	1.243.181
1970	93.139.037	52.084.984	55,92	2.087.028
1980	119.502.716	80.436.419	67,31	2.835.144
1991	146.825.475	110.990.990	75,59	2.777.688
2000	169.544.443	137.697.439	81,22	2.967.383
2010	190.755.799	160.925.792	84,36	2.322.835

Fonte: FIBGE, Censos demográficos de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

Na Tabela 1 (Brito, 2012) constatamos que, entre as décadas de 1940 e 1970, a taxa de crescimento médio do grau de urbanização no Brasil apresentou incrementos crescentes, chegando a alcançar 11%.

Esse processo de deslocamento da população pelas regiões é possível de ser verificado no Gráfico 1, em que constatamos que no censo de 1872 a região Nordeste possuía quase 50% da população brasileira. Nos demais censos, a região apresenta queda constante no número de habitantes, apresentando apenas 28% do total da população do país em 2010. A região Sudeste, por sua vez, em 1890 passou a apresentar a maior percentagem, superando o Nordeste, e continuou se mantendo como a região mais populosa do país.

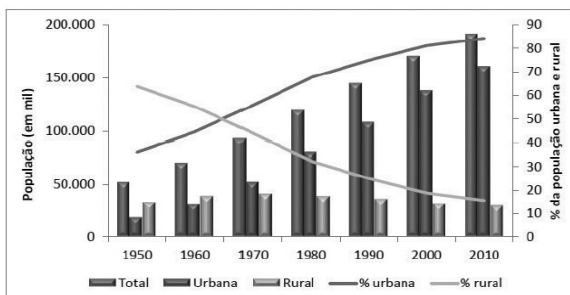
Gráfico 1 - Evolução histórica da distribuição da população por região brasileira (1870-2010)



Fonte: Censos demográficos do IBGE.

A partir de 1950, o Brasil iniciou um processo rápido de industrialização que provocou mudanças significativas entre a população rural. Esta passou a migrar para a região urbana, como se verifica no Gráfico 2.

Gráfico 2 - Evolução histórica da distribuição da população brasileira por área rural e urbana (1950-2010)



Fonte: Censos demográficos do IBGE.

Nas décadas de 1950 e 1960, a população rural era superior à urbana, situação que se inverteu nos anos seguintes, com a população urbana apresentando um crescimento constante que chegou a 84% do total da população brasileira.

O deslocamento para os centros urbanos, em especial na região Sudeste, representava para milhões de brasileiros a busca por uma vida melhor. Vindos dos estados do Nordeste ou das pequenas cidades do interior, esses novos moradores em grande parte tinham as zonas periféricas do centro urbano como destino para moradia. Foi nessas localidades que tiveram a oportunidade de comprar um terreno, muitas vezes em loteamentos clandestinos, para irem construindo pouco a pouco, cômodo a cômodo, suas habitações.

O surgimento desses bairros sem planejamento e infraestrutura, na mesma velocidade em que as casas eram erguidas e o contingente populacional aumentava, dava início à necessidade de se conseguir a busca por condições mínimas de sobrevivência no local, como água, luz e locomoção para as localidades que concentravam oportunidades de emprego ou de satisfação de necessidades sociais básicas, como serviços de saúde e educação. E não é por outro motivo que nesse período começam a proliferar, nesses bairros periféricos, as sociedades ou associações de moradores.

A conquista de melhorias para os bairros e seus moradores trazia para essas localidades a lógica do mercado e da especulação imobiliária; ou seja, um bairro com água, luz, transporte público e outras benfeitorias valorizava seu solo e, portanto, tornava-se cada vez mais caro construir ou alugar um imóvel lá. Desse modo, os mais pobres ou os que perdiam o emprego eram forçados a retomar a busca por um lugar mais distante e mais barato de se viver.

A ocupação das regiões periféricas da cidade de São Paulo no período compreendido entre as décadas de 1940 e 1960, sustentada na oferta de terrenos em loteamentos irregulares, áreas de risco, ma-

nanciais ou sem infraestrutura urbana, ocorreu de forma semelhante em grande parte das capitais e tem repercussões até hoje nas periferias das grandes cidades e regiões metropolitanas. É importante salientar que, desse processo irregular de ocupação do solo nos bairros periféricos, se originou, na década de 1970, o movimento pela regularização dos loteamentos clandestinos.

O transporte público fora dos trilhos

O processo de ocupação das regiões periféricas, quase rurais à época, só foi possível com o processo de fomento da industrialização e o surgimento dos ônibus como meio de transporte coletivo, pois os bondes não teriam capacidade de atender à demanda que se espalhava por zonas distantes da área central. Essa opção pelos ônibus também indica a escolha de Prestes Maia, prefeito de São Paulo à época, pelo rodoviarismo.

Na São Paulo do início do século XX, essencialmente em sua zona central, o sistema de transporte coletivo existente era realizado por bondes, e a operação era responsabilidade da empresa de origem canadense *Light*. A partir da expansão desordenada fora da região central e das localidades onde residia a elite, ultrapassando os rios que cortam a cidade, foi preciso que os bondes passassem a funcionar integrados a outras modalidades, por trilhos ou pneus.

Para poder dar conta do aumento da demanda e da nova configuração urbana da cidade, a *Light*, no final da década de 1920, apresentou como solução para o transporte coletivo da cidade uma rede de metrô integrado a outras modalidades, como ônibus e bondes, que poderiam suportar o crescimento do número de passageiros e as condições das vias nos bairros mais distantes do centro – nas quais apenas os ônibus poderiam circular diante de sua precariedade.

Segundo a urbanista Raquel Rolnik¹, em 1933 a cidade tinha uma rede de bondes com 258 km de extensão – três vezes maior do que a extensão atual do metrô –, em uma cidade com, então, 888 mil habitantes.

Como sabemos, a proposta de um sistema integrado entre

¹ Disponível em <<http://raquelrolnik.wordpress.com/2013/01/25/459-anos-celebrando-a-maior-crise-urbanistica-da-historia-da-cidade-de-sao-paulo/>>. Acesso em 30 abr. 2014.

bonde, metrô e ônibus não foi aceita pelo poder público, e prevaleceu no sistema de transporte a mesma lógica da expansão urbana, ou seja, sem planejamento, sem infraestrutura e sem qualquer controle por parte do governo. E foi nessa lógica que os ônibus passaram a ser o principal meio de transporte da cidade, rodando nos bairros periféricos em vias sem nenhuma infraestrutura e sem investimentos efetivos por parte do governo. Isso não poderia ocorrer se a opção fosse pelo metrô, que exige pesados investimentos (em obras, trilhos e rede elétrica), tem custo de manutenção elevado e, portanto, para se autofinanciar, exige uma elevada demanda e tarifas mais caras que as dos ônibus, impossíveis de serem arcadas pela população residente nos bairros periféricos. A abertura de grandes avenidas, pontes e viadutos, anunciando o futuro de “grandes complexos rodoviários”, marcam essa opção pelo transporte público por ônibus e o consequente sucateamento de bondes e trens, o surgimento do poder das construtoras, bem como sua influência nas definições das políticas públicas e prioridades, o estímulo ao meio de transporte individual e a determinância da indústria automobilística para a economia do país.

Se para a *Light* a solução para o crescimento expressivo da demanda em decorrência da expansão horizontal da área urbana deveria ocorrer por meio da integração entre bonde, metrô e ônibus (conforme proposta apresentada e recusada pelo poder público na década de 1920) – e hoje é algo similar a isso que se oferece à população (com ônibus, metrô, veículo leve sobre trilhos, conhecido como VLT, o transporte rápido por ônibus [BRT, como a sigla em inglês é conhecida no Brasil, *bus rapid transit*] e até mesmo a tentativa de melhorar o sistema ferroviário) –, o que impediu que esses modais fossem implementados em décadas passadas?

Para Dilma de Paula (2010), “os rumos da política de transportes foram, em grande parte, definidos pelos grupos de pressão: interesses das montadoras, das multinacionais do petróleo e da borracha, aliados

aos interesses das empreiteiras nacionais”. Se no início da urbanização da sociedade brasileira e do desenvolvimento da industrialização notava-se essa capacidade dos setores empresariais de definir prioridades no planejamento das políticas públicas e alocação dos recursos, ao longo do tempo esse contexto não se alterou, como afirmou o ex-presidente do Ipea e atual presidente da Fundação Perseu Abramo (FPA), Marcio Pochman, ao apontar as empreiteiras, as empresas de coleta de lixo e os empresários dos transportes coletivos como os setores que possuem interferência direta na administração das cidades².

A consolidação do rodoviarismo representou, por outro lado, o sucateamento do sistema ferroviário também no que diz respeito ao transporte de cargas, com a substituição dos trens pelos caminhões, o que mobilizando volumosos investimentos na construção de estradas, inclusive com a criação de órgãos governamentais específicos, como o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) nos estados e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

Para conhecer a dimensão de como a malha rodoviária se expandiu rapidamente no Brasil, em meados da década de 1940 o país contava com 423 km de rodovias pavimentadas, considerando as federais e as estaduais. Em 1950, eram 968 km de rodovias pavimentadas – o dobro da que existia em 1945, ou seja, a malha foi duplicada em apenas cinco anos. E o ritmo de expansão das rodovias cresceu muito mais nos anos seguintes, resultando que, ao final da década de 1960, à exceção de Manaus e Belém, todas as capitais estavam interligadas por rodovias federais.

Outro aspecto desse processo de expansão da malha rodoviária, que teve um grande impulso no governo Juscelino Kubitschek e continuou posteriormente com os militares, foi a política de integra-

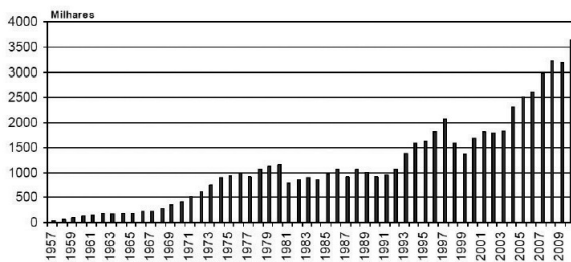
² Disponível em <www.redebrasilatual.com.br/cidades/construtoras-empresas-de-transporte-e-de-coleta-de-lixo-governam-cidades-diz-pochmann-8065.html>. Acesso em 30 abr. 2014.

ção nacional, que visava o desenvolvimento do país como grande potência em um futuro próximo. E as opções adotadas, sob influência dos interesses das corporações e pelo modal mais barato – ônibus e carros em detrimento dos trilhos –, tiveram impacto direto na crise que vivemos hoje com relação à mobilidade urbana em todas as grandes cidades do país.

A mobilidade que não se move

Em 1960, com as montadoras instaladas e produzindo seus veículos no Brasil, consolidou-se também a tendência de priorização do transporte individual em detrimento do transporte coletivo por ônibus.

Gráfico 3 – Produção total de veículos montados e desmontados no Brasil (1957-2009)



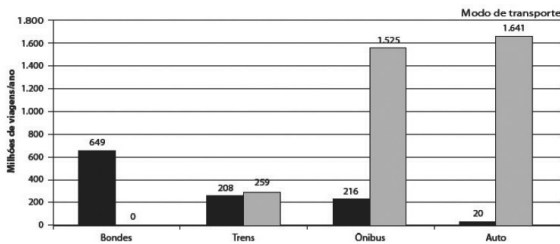
Fonte: Anfavea (2010).

O Gráfico 3 (Silva, 2011) mostra a produção de veículos no Brasil, que em determinados períodos sofreu retrações – como durante a crise de petróleo que deu origem ao programa brasileiro do álcool, ou em decorrência de crises econômicas –, mas apresentou forte tendência de crescimento principalmente a partir da década de 1970. Pela importância da indústria automotiva para o país, podemos inferir que, rapidamente, o governo federal adota medidas voltadas para garantir a elevação das vendas. O programa do álcool como combustível, o incentivo ao crédito e as políticas de desoneração, que vêm ocorrendo desde a última crise de 2008, são exemplos de políticas governamentais

voltadas para manter a produção, mesmo à custa da redução na arrecadação e nos orçamentos dos governos estaduais e municipais para investimentos em políticas sociais.

Como podemos verificar no Gráfico 4, com dados da cidade do Rio de Janeiro, em pouco mais de 50 anos ocorreu no país uma grande mudança a partir da opção dos governantes pelo rodoviarismo e o estímulo à produção e consumo de automóveis.

Gráfico 4 - Número de viagens segundo modo de transporte na cidade do Rio de Janeiro (1950-2005)



Fonte: Grupo de Estudo de Integração da Política de Transportes (Geipot, 1983) e Associação Nacional de Transporte Pública (ANTP, 2005).

Nesse período, o bonde deixou de existir como meio de transporte urbano e o sistema ferroviário apresentou um crescimento irrisório no número de viagens realizadas. O maior aumento ocorreu nas viagens por ônibus e acréscimo ainda maior se deu no uso do carro como meio de transporte particular e em grande parte individual.

O uso do carro como meio de transporte regular por grande parte da população passou a fazer parte das políticas e ações dos governantes, tanto por ser uma indústria fundamental para a economia do país como, ao mesmo tempo, para reduzir os impactos da crise econômica no Brasil.

As medidas adotadas no período de 2002 a 2013 privilegiaram

os meios de transporte particular (carros e motocicletas) em detrimento do coletivo³.

No período estudado, com uma inflação média de 82,9%, apenas as passagens do metrô e ônibus apresentaram reajuste superior – respectivamente 94% e 111,1% –, enquanto a gasolina apresentou um reajuste de 43,9%, e o preço dos carros novos de apenas 6,3%, índice muito abaixo da inflação acumulada.

Segundo o Ipea, para cada R\$1,00 de subsídio governamental para o transporte coletivo correspondeu R\$ 12,00 de subsídio⁴ para o transporte individual.

Analisando os dados da Pesquisa Nacional por Amostra Domiciliar 2012 (PNAD), o IPEA, em seu “Comunicados do Ipea n. 161”, constata um padrão de mobilidade urbana no Brasil cada vez mais estruturado no veículo privado. Em 2008, 45% dos domicílios possuía automóvel ou motocicleta, percentual que em 2012 subiu para 54% – um crescimento de nove pontos percentuais.

As consequências desse investimento maciço para que a população compre carros encontramos nas avenidas e ruas das cidades brasileiras. Se há até alguns anos os congestionamentos se concentravam nas regiões mais centrais e nas grandes vias de deslocamento, atualmente mesmo nos bairros e vias secundárias a locomoção passou a ser complicada. E, em determinadas regiões já não existe mais somente no horário de pico. Diante da situação caótica das cidades, as principais medidas que os governantes adotam normalmente referem-se à abertura de avenidas, viadutos e intervenções pontuais no sistema viário, mas em poucos anos elas já não surtem nenhum efeito na mobilidade.

Esse processo de deterioração das condições de mobilidade ur-

3 Disponível em <<http://digital.estadao.com.br/download/pdf/2013/09/16/b6.pdf>>. Acesso em 30 abr. 2014.

4 Disponível em <<http://noticias.i7.com/cidades/noticias/a-cada-r-1-investido-em-transporte-publico-governo-da-r-12-em-incentivo-para-carro-e-moto-20110527.html>>. Acesso em 30 abr. 2014.

ba é agravado pela substituição cada vez maior do transporte coletivo pelo privado. No final da década de 1970, segundo dados do Grupo de Estudos para a Integração da Política de Transportes (GEIPOT), 68% das viagens eram realizadas por transporte coletivo, índice que caiu para 51% em 2005. No mesmo período, as viagens por meio de transporte individual passaram de 32% para 49%.

A mudança em curso no padrão de mobilidade urbana tem reflexos no tempo que as pessoas gastam no deslocamento – que atualmente representa, para 20% das viagens, um tempo superior a uma hora. A irracionalidade do estímulo ao transporte individual tem como consequência o fato de que o transporte coletivo é responsável por 70% das viagens e ocupa apenas 20% da malha viária, enquanto o carro responde por 20,5% das viagens e ocupa 58,3% do espaço viário. E o uso intensivo do transporte privado tem outras consequências trágicas: aumento da poluição, de acidentes e mortes em números cada vez mais assustadores em todas as regiões do país.

A somatória de todos esses problemas decorrentes da inversão nas prioridades em relação à mobilidade acaba por ter um impacto grande nas tarifas do transporte público, em particular nos ônibus. A tarifa no Brasil cobre o custo de operação e o retorno dos investimentos realizados pelos empresários. À exceção de São Paulo, onde a prefeitura arca com parte dos custos, nas demais cidades do país todos os custos são pagos pelos passageiros (inclusive nos casos dos passageiros não pagantes).

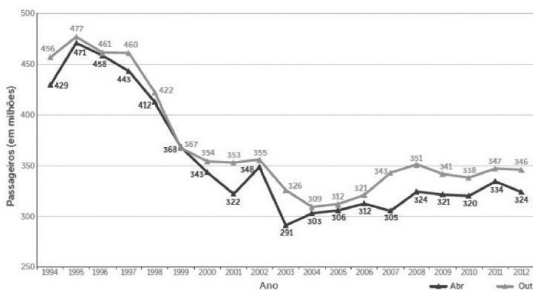
O problema já descrito, referente a congestionamento e tempo maior nas viagens, aumenta o custo operacional, pois representa maior consumo de combustível, de desgaste de peças, além da necessidade de um maior número de ônibus em operação para suprir as diferenças de tempo entre uma viagem e outra. Como resultado, a cada dia o serviço de transporte coletivo perde qualidade, com os usuários sendo transportados em ônibus lotados e por um período de tempo maior.

O direito de ir e vir é de todos... desde que se pague ou vá a pé

A elevação das tarifas – que, como vimos anteriormente, apresentou um reajuste muito acima da inflação nos últimos dez anos– teve como consequência a redução no número de passageiros transportados em relação ao aumento da densidade urbana, pois a parcela da população que depende do transporte público para sua locomoção não possui muitas alternativas, ou utiliza o ônibus ou anda a pé.

Nas Gráfico 5 podemos verificar a redução ocorrida no transporte de passageiros entre 1994 e 2012 (meses de abril e outubro) nas cidades de Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo, segundo dados ⁵da Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano.

Gráfico 5 – Evolução histórica do número absoluto de passageiros transportados por empresas de transporte urbano em capitais brasileiras selecionadas (1994-2012)



Fonte: Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU), 2013.

5 Disponível em <www.bmfbovespa.com.br/pt-br/Noticias/2013/download/NTU.pdf>. Acesso em 30 abr. 2014.

Como a lógica tarifária é a divisão dos custos pelos passageiros pagantes, quanto menos passageiros são transportados, maior é o valor da tarifa que caberá a cada um arcar para cobrir os custos e ainda o lucro esperado pelos empresários do setor.

Com o crescimento do valor da tarifa, atualmente temos como resultado que aproximadamente 35% dos deslocamentos são realizados a pé. Isso quer dizer que as pessoas são obrigadas a caminhar para se locomoverem por não terem recursos que lhes permitam pagar a passagem do ônibus. Se essa é a realidade dos deslocamentos necessários, com toda certeza o valor elevado da tarifa de ônibus cerceia o direito das pessoas de passear nos finais de semana, visitar amigos e familiares, entre outras atividades. A pesquisa de origem e destino realizada pelo governo do estado da Bahia em 2012 constatou que 36% dos soteropolitanos também se deslocam a pé e, desse total, 25% sofreu algum tipo de acidente em razão do péssimo estado de conservação das calçadas e vias públicas da cidade.

Como o transporte público é o principal meio de locomoção dos setores mais pobres da sociedade, a elevação das tarifas acima da inflação e da renda familiar obriga a população usuária a reduzir seus deslocamentos ao essencial – mesmo aqueles que trabalham têm direito ao vale-transporte apenas para uso no percurso de ida e volta da residência ao trabalho –, ou a buscar formas alternativas de transporte, como as vans e moto-táxis; ou, ainda, a adquirir motocicletas em longas prestações.

As tarifas são importantes, no sentido do impacto econômico na vida dos usuários, portanto temos que considerar que o tempo de espera, o desconforto, os longos percursos, a lotação e o descaso do poder público para com as condições de mobilidade da população mais pobre, agravam ainda mais a situação de quem depende do transporte público.

Pensar a qualidade do transporte público, voltado para que todos tenham garantido o direito de ir e vir, em condições dignas e sempre que necessário – seja para o trabalho, para exercer seus direitos sociais básicos ou para o lazer –, é fundamental para a plena realização da cidadania.

Nesse sentido, é imprescindível que se discuta quem deve arcar com os custos do transporte público, tendo em vista que esse ônus não deve ser do passageiro.

A proposta da tarifa zero no governo Luiza Erundina

Em 1990, a prefeita Luiza Erundina (à época no Partido dos Trabalhadores) encaminhou à Câmara Municipal de São Paulo um projeto, de autoria do secretário municipal de Transportes Lúcio Gregori, que ficou conhecido como “tarifa zero”, e que até hoje é referência para os movimentos que lutam por um transporte público de qualidade como um direito social de todos.

Para o engenheiro Lúcio Gregori⁶, a tarifa zero não significa a inexistência de pagamento pelo transporte público. Da mesma forma que os usuários dos serviços públicos de saúde não pagam diretamente para serem atendidos em hospitais ou outros equipamentos de saúde, os familiares não pagam matrículas ou mensalidades para seus filhos estudarem nas escolas públicas, os passageiros também não deveriam pagar passagem toda vez que utilizam o transporte público. Isso significa que, da mesma forma que no caso da saúde e da educação, o custo com o transporte público não deve recair apenas sobre os usuários, como ocorre atualmente, mas sim ser dividido por toda a sociedade por meio do pagamento de impostos e taxas.

A proposta apresentava, como forma de financiamento da gratuidade nos ônibus da cidade, a implementação de uma reforma tributária em São Paulo, principalmente com o pagamento progressivo do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU)⁷. A cobrança recairia principalmente sobre os imóveis não residenciais, isto é, aqueles destinados a atividade comercial ou industrial e os terrenos sem nenhuma destinação comercial ou social, destinados à especulação imobiliária. Sendo assim, os imóveis residenciais representariam a menor parte da arrecadação prevista.

6 Entrevista disponível em <www.mobilize.org.br/noticias/4955/entrevista-lucio-gregori-explica-proposta-de-tarifa-zero.html>. Acesso em 30 abr. 2014.

7 Os que possuíssem mais recursos econômicos (pessoas ou empresas) deveriam pagar mais, os que tinham pouco pagavam pouco, e quem nada tinha não teria que pagar nada.

O projeto previa ainda a constituição de um Fundo de Transportes, que seria alimentado pelos recursos arrecadados e outros não tarifários, por meio do qual se realizaria o pagamento dos serviços prestados pelas empresas contratadas por quilômetro rodado. Dessa forma, não havendo a cobrança da tarifa, deixaria de existir a necessidade do cobrador, da catraca, da produção e dos postos de venda de bilhetes, dos prejuízos causados pelos assaltos e dos sistemas de segurança; enfim, uma série de custos vinculados ao sistema de cobrança e controle deixaria de existir. Segundo Paulo Sandroni⁸, então presidente da Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTC), esses custos representavam cerca de 22% do custo total da tarifa cobrada à época.

Para Paul Singer, à época Secretário de Planejamento da prefeitura, a despesa com a arrecadação de tarifas correspondia a nada menos que 24% do custo total, que seriam economizados com a tarifa zero⁹. Além disso, a tarifa zero permitiria racionalizar os percursos, seccionando os muito longos, de modo a utilizar veículos menores em linhas alimentadoras de linhas troncais e nestas colocando ônibus de maior capacidade. Sem a tarifa zero, o seccionamento exigiria que os passageiros pagassem duas passagens. Tornando o transporte gratuito para o usuário, o sistema poderia ser racionalizado com viagens sendo feitas em mais de um veículo, obviamente sem ônus adicional aos passageiros. Esperava-se deste modo reduzir em 17% o percurso médio anual por ônibus, o que permitiria uma economia proporcional de salários de motoristas, gastos com combustível, pneus e desgaste dos veículos.

A questão da racionalização das linhas, apontada por Singer, explícita como a organização das linhas de ônibus visa atender prioritariamente os interesses dos empresários em elevar cada vez mais seus

8 Ver em <<http://sandroni.com.br/?p=457>>. Acesso em 30 abr. 2014.

9 Ver em <<http://tarifazero.org/2009/08/04/a-tarifa-zero-e-a-municipalizacao-do-transporte-coletivo-por-paul-singer/>>. Acesso em 30 abr. 2014.

lucros. As linhas longas, que circulam por várias avenidas e ruas, têm como objetivo aumentar o número de passageiros transportados por veículo. A decorrência é um tempo maior de viagem e a sobreposição de várias linhas percorrendo os mesmos trajetos desnecessariamente.

Para Sandroni, a implementação da tarifa zero traria ainda um grande benefício para a maioria da população usuária do transporte coletivo, composta pelos mais pobres da sociedade: não tendo mais que pagar o custo da tarifa, essas pessoas teriam recursos extras para melhorar sua alimentação, moradia e investir em outras atividades antes inacessíveis, movimentando a economia do bairro ou da cidade como um todo.

O Movimento Passe Livre de São Paulo e a tarifa zero

No site do MPL de São Paulo está disponível o link “tarifa zero”, que permite o acesso a um texto¹⁰ no qual a proposta do movimento é apresentada de forma clara: tarifa zero é o meio mais prático e efetivo de assegurar o direito de ir e vir de toda população nas cidades. Essa ideia tem como fundamento o entendimento de que o transporte é um serviço público essencial, direito fundamental que assegura o acesso das pessoas aos demais direitos, como, por exemplo, a saúde e a educação.

Com o crescimento sem planejamento das cidades, o acesso à saúde, à educação, ao lazer, ao trabalho, entre tantos outros, ficou extremamente complicado, custando, além de muito dinheiro, várias horas do nosso dia. Nas grandes cidades os deslocamentos são uma necessidade diária, pois sem eles a vida social ficaria inviabilizada.

Nos locais mais distantes dos grandes centros, o acesso aos direitos fundamentais só pode ser concretizado através do transporte coletivo. E, para assegurar que o conjunto da população possa desfrutar desses direitos, o transporte precisa ser público e gratuito. Caso con-

10 Disponível em <<http://saopaulo.mpl.org.br/tarifa-zero>>. Acesso em 30 abr. 2014.

trário, as pessoas que não têm dinheiro para pagar a tarifa não poderão chegar aos seus destinos e exercer os seus direitos.

A tarifa zero deverá ser feita através de um Fundo de Transportes, que utilizará recursos arrecadados em escala progressiva, ou seja: quem pode mais paga mais, quem pode menos paga menos, e quem não pode não paga. Por exemplo: o IPTU de bancos, grandes empreendimentos, mansões, hotéis, resorts, shoppings etc. será aumentado proporcionalmente, para que os setores mais ricos das cidades contribuam de maneira adequada, distribuindo renda e garantindo a existência de um sistema de transportes verdadeiramente público, gratuito e de qualidade, acessível a toda a população, sem exclusão social.

Como podemos perceber, a proposta do MPL de São Paulo não apresenta diferença em relação ao projeto proposto pela administração petista de Luiza Erundina, de cobrança progressiva dos impostos a fim de constituir-se um Fundo de Transportes.

A proposta também não difere da que é defendida pelo movimento Campanha pela Implantação da Tarifa Zero no Transporte Coletivo de São Paulo, o qual disponibiliza uma cartilha explicativa sobre a proposta no endereço eletrônico <www.tarifazerosp.net/tag/cartilha>.

IPEA – Transporte Integrado Social: Uma proposta para o pacto da mobilidade urbana

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) apresentou, em novembro de 2013, uma proposta voltada para garantir que 7,5 milhões de brasileiros que estão excluídos do transporte coletivo, ou o fazem com dificuldade, possam ter acesso permanente e sem custo por meio do Transporte Integrado Social (TIS). A proposta foi formulada a partir do estudo de alguns projetos em tramitação no Congresso Na-

cional e propostas formuladas por movimentos e organizações sociais.

Conforme a Nota Técnica n. 4 que apresenta a proposta, o TIS é uma proposta de política federativa, envolvendo União, estados e municípios, que diminui o valor das tarifas ao desonerar completamente esse serviço de caráter essencial, institui gratuidades sociais que se revertem em novas diminuições de tarifa ou em investimentos no sistema para que aumente a sua cobertura; define de forma pactuada mecanismos de regulação, controle, participação e transparência; cria ambiente de gestão – *design* – para novos investimentos e para o aprimoramento da política; e melhora a qualidade do sistema de transporte por meio da integração tarifária.

Pela proposta formulada, serão beneficiados

os trabalhadores informais, os desocupados e os estudantes que estejam cadastrados no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico), segundo critério de renda similar ao [do] Programa Bolsa Família (PBF), além dos demais estudantes que porventura não preencham esse critério, mas que estejam vinculados ao Programa Universidade para Todos (Prouni) e ao Programa de Financiamento Estudantil (Fies).

A partir desses critérios, o público beneficiado potencial seria composto de 7.550.683 pessoas de 44 municípios, considerando as capitais e cidades com mais de 500 mil habitantes, o que representa um custo de R\$ 8.054.780.760,00, com base na tarifa cheia praticada pelos municípios. Os cálculos do IPEA consideram a possibilidade da redução desse custo em até 25% por conta das desonerações, redução de custos e o aumento dos usuários, o que pode reduzir o orçamento para R\$ 6 bilhões.

A proposta apresenta como condição para a implantação da TIS a formalização de um convênio entre os entes federados que estabele-

leça a isenção da tarifa para parcela da população usuária, a partir da desoneração dos insumos empregados no transporte coletivo urbano.

Para participar do TIS, o município deve se comprometer em licitar a concessão das linhas, garantir tarifa justa, qualidade dos serviços prestados, participação e controle social sobre o sistema.

As desonerações previstas na proposta do TIS estão descritas no quadro a seguir

Quadro 1 – Síntese das desonerações previstas na proposta do TIS

ENTE	TRIBUTO	ATUAL	REDUÇÃO	INCIDÊNCIA/ FATOGERADOR	FORMA DE DESONERAÇÃO
União	PIS/Cofins da Prestação de Serviço de TPU	3,65%	redução a zero	faturamento	isenção
União	CIDE/Combustíveis	0%	redução a zero	comercialização do produto e formulador ou importação ou importador	concessão de subsídio ao diesel
União	PIS/Cofins Importação (combustível, chassi, veículo e pneu)	11,5 e 57,6% (a depender do produto)	redução a zero	bens que entram no Brasil	concessão de crédito
União	Seguridade Social	2%	manutenção a 2% (sem a referência à antiga vigência até 2014)	faturamento	manutenção de alíquota
Estados	ICMS (compra de veículo e demais insumos, inclusive diesel B20)	0 a 30% (a depender do produto e da UF)	podendo chegar a zero	diversa (comercialização ou circulação)	subsídio de restituição direta
Municípios	ISS e Taxas Municipais	2 a 5% (apenas o ISS)	podendo chegar a zero	diversa a depender do tributo	não incidência, desconto ou restituição

Fonte: NT Dirur nº 03/2013.

Elaboração dos autores.

5ª Conferência Nacional das Cidades

Durante a 5ª Conferência Nacional das Cidades, o Grupo 2 de mobilidade urbana e trânsito aprovou propostas voltadas para a constituição de um Fundo Nacional de Mobilidade Urbana, composto por recursos provenientes das seguintes fontes:

- Cobrança de taxa de 1% em toda transação de compra e venda de veículos;
- 100% da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) sobre a gasolina;
- 2% do Orçamento Geral da União pelo período de 10 anos;
- 100% dos recursos arrecadados pelo Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA);
- Taxação de estacionamentos dos polos geradores de tráfego;
- Taxação sobre uso e ocupação do solo urbano;
- Cobrança de pedágios urbanos nas grandes cidades.

Essas propostas aprovadas pelos participantes da 5ª Conferência Nacional das Cidades possuem o mérito de estabelecer as fontes de financiamento para o Fundo Nacional de Mobilidade Urbana, taxando o uso do veículo particular e os polos geradores de tráfego. Dessa forma, busca-se restringir a utilização do carro como meio de transporte intensivo, ao mesmo tempo em que eleva os recursos destinados a reduzir a tarifa dos meios de transporte público e proporciona a melhoria dos serviços prestados.

A restrição ao uso do carro, que não está presente nas outras propostas diretamente – indiretamente, com o transporte público oferecendo um serviço de qualidade, parte dos que utilizam veículo particular migrará para o transporte público –, é determinante para que o espaço

público seja efetivamente apropriado por toda a população que depende prioritariamente dos serviços públicos de transporte, e não apenas por aqueles que o utilizam de forma privada, como vemos hoje.

Restringir o estacionamento em vias públicas – como ocorre já em muitas cidades de outros países – por meio da cobrança elevada de taxas, pedaggiar o acesso de carros em determinadas regiões e estabelecer um tributo específico a ser pago pelos polos geradores de tráfego, e que seja destinado ao transporte coletivo, representa um avanço em relação à destinação de parte dos recursos do IPTU como fonte financiadora. Isso porque esses recursos, que devem ser cobrados de forma progressiva, como já dito, devem ser utilizados prioritariamente para a redução das diferenças existentes entre as regiões – desde as áreas onde residem os mais ricos, ou em que estão localizados os centros comerciais e industriais, e as periféricas. Garantir que os moradores dos bairros mais distantes do centro urbano tenham a mesma infraestrutura de serviços urbanos é obrigação do poder público, e aqueles que residem em locais atendidos plenamente devem pagar pelo seu uso, a fim de que seja possível reduzir essas diferenças.

A discussão da destinação dos recursos do IPTU é, portanto, fundamental. Tome-se como exemplo as obras de reurbanização (em curso) da orla de Salvador, com gastos previstos de aproximadamente R\$ 111 milhões: desse total, cerca de 50% será consumido em apenas um trecho de aproximadamente 750 metros, entre o Porto da Barra e o Farol, enquanto que a orla da periferia da cidade receberá investimentos de somente R\$ 13 milhões para a reurbanização de vários quilômetros.

Quem deve pagar pela locomoção da grande maioria dos excluídos que utiliza o transporte público?

Em entrevista publicada no site da Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, o assessor do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (SETPESP) José Ricardo Motta Daibert declarou: Podemos discutir em dois níveis: primeiro, se houver sensibilização política; segundo, se não houver. Se presumirmos que queremos crescer como os países desenvolvidos, temos de evoluir economicamente, culturalmente e politicamente. Ou seja, em algum momento, e espero que seja logo, basta que a classe política visite os países desenvolvidos e ela verificará que, em Roma, por exemplo, a tarifa cobre cerca de 10% do custo; em outros países europeus, de 25% a 35%. Nos Estados Unidos, onde há a cultura do automóvel, a tarifa do transporte público cobre 50% dos custos do sistema. No Brasil, a tarifa cobre 125%, porque, além de pagar 100%, tem de custear as gratuidades que foram concedidas para escoteiros, alunos, idosos, professores e outros. Sem entrar no mérito das necessidades de cada categoria, o grande absurdo disso é que quem banca é o usuário de baixa renda. Trata-se de um subsídio às avessas. Portanto, estamos chegando num ponto em que a questão da mobilidade está no limite. Países emergentes como México, Indonésia e outros estão investindo muito em mobilidade urbana. Aqui, em algum momento tem de ser alterada essa relação.

A declaração do assessor do sindicato dos empresários representa a preocupação com o atual contexto do sistema de transporte coletivo por ônibus. Os empresários sabem que a demanda atual

é majoritariamente composta por trabalhadores e estudantes, que não arcam com o custo integral da tarifa, e que a população que necessita do ônibus para circular enfrenta cada vez mais dificuldades para pagar a tarifa, mesmo com a prefeitura de São Paulo repassando aos empresários R\$ 1,65 bilhão (conforme previsão na Lei Orçamentária de 2014) em subsídios, que em 2012 consumiu R\$ 980 milhões.

Para os empresários, a questão central é a redução no número de passageiros e o crescimento cada vez maior do descontentamento popular em relação às tarifas e à qualidade do serviço oferecido. Os proprietários das empresas sabem que uma das principais consequências das manifestações de junho será a dificuldade crescente de os prefeitos reajustarem as tarifas no tempo e com os percentuais que consideram adequados para o chamado “equilíbrio financeiro” do sistema, que não passa, em verdade, do quanto de lucro consideram adequado. Para eles, o paraíso na terra seria aprovarem em todas as grandes cidades do país o subsídio financeiro pago pelas prefeituras às empresas a título de cobertura do *déficit* operacional, como alguns municípios do estado de São Paulo já estão aprovando.

Os resultados das pesquisas de Origem e Destino (O/D) demonstram de forma irrefutável que a possibilidade de se locomover pelas cidades depende do poder econômico, portanto, da classe social e do acesso que se teve ao conhecimento e à cultura produzida pela humanidade ao longo do tempo.

No Rio de Janeiro, a pesquisa realizada em 2002/2003 constatou que as famílias com renda de até dois salários-mínimos apresentam 1,46 viagem/habitante/dia, enquanto aquelas com renda superior a 20 salários-mínimos realizam até 4,8 viagens/habitantes/dia. A mobilidade das pessoas é proporcional à renda, na medida em que cresce o número de viagens em relação ao crescimento da renda.

A pesquisa O/D realizada em 2007 pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos do governo do estado de São Paulo apresenta

Quem deve pagar pela locomoção da grande maioria dos excluídos que utiliza o transporte público?

resultados parecidos em relação à influência da renda e na mobilidade urbana, como se vê na Tabela 2, a seguir¹¹.

Tabela 2 – Viagens diárias por tipo e renda familiar mensal, estado de São Paulo (1997-2007)

MODO	VIAGENS POR RENDA FAMILIAR(*)											
	até 760		760 a 1.520		1.520 a 3.040		3.040 a 5.700		mais de 5.700		Total	
	(x1.000)	%	(x1.000)	%	(x1.000)	%	(x1.000)	%	(x1.000)	%	(x1.000)	%
Coletivo	1.473	76,8	4.280	73,2	5.462	59,6	2.059	39,7	639	21,0	13.913	55,3
Individual	445	23,2	1.568	26,8	3.709	40,4	3.128	60,3	2.404	79,0	11.254	44,7
Motorizado	1.918	47,6	5.848	54,8	9.171	68,2	5.187	80,5	3.043	87,0	25.167	66,1
Não Motorizado	2.113	52,4	4.817	45,2	4.286	31,8	1.256	19,5	455	13,0	12.927	33,9
TOTAL	4.031	100,0	10.665	100,0	13.457	100,0	6.443	100,0	3.498	100,0	38.094	100,0

Fonte: Metrô - Pesquisas OD 1997 e 200
(*) Em reais de outubro de 2007

Na tabela, podemos verificar que as pessoas oriundas de famílias com renda de até R\$ 760,00 realizaram 76,8% de suas viagens utilizando transporte coletivo, enquanto 23,2% ocorreu por modo individual; e, do total de viagens, 52,4% ocorreu por modo não motorizado. Já com as pessoas oriundas das famílias com renda superior a R\$ 5.700,00 houve o contrário: 21% das pessoas utilizaram transporte coletivo e 79% o modo individual; e apenas 13% se locomoveu por meio não motorizado.

A pesquisa O/D realizada pelo governo do estado da Bahia constatou que, da chamada classe D, os mais pobres, 54,8% se locomove por meio não motorizado (portanto a pé ou de bicicleta), outros 38,3% utiliza ônibus, e apenas 6,9% anda de carro. Na chamada classe C, 40,2% se locomove por meio não motorizado, outros 47,3% de ônibus, e apenas 12,5% de carro.

Já entre os com maior poder aquisitivo as coisas se invertem. Na classe B, 18,4% se locomove a pé ou por meio não motorizado, ou-

¹¹ Conforme publicação disponibilizada em <www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od2007.pdf>.

tros 31,6% de ônibus, e 50% de carro. Na classe A, os mais ricos, apenas 7,3% anda a pé ou por meio não motorizado, outros 11,9% de ônibus, e 80,8% de carro.

Portanto, podemos ver que quanto mais ricos menos dependem de ônibus ou andam a pé. São, portanto, os trabalhadores e o povo pobre que dependem de ônibus ou que andam a pé para se locomover pela cidade.

Em relação à imobilidade, ausência de deslocamento fora do domicílio, a pesquisa do Rio de Janeiro mostra que existe uma diferença inaceitável: entre a população analfabeta, 88,6% não se locomove, ou seja, não transita pela cidade. Já entre as pessoas com nível superior o número cai para 27,4%. E essa realidade é duplamente perversa, pois o analfabetismo significa que essas pessoas já carregam uma história de vida de exclusão, pois não tiveram acesso à escola ou à abandonaram precocemente e agora encontram-se excluídas da possibilidade de transitar pela cidade e exercer direitos sociais garantidos pela Constituição Federal.

Estamos falando de 13,2 milhões de pessoas (IBGE/PNAD 2012) com 15 anos ou mais de idade, que somados representam quase o dobro de todos os moradores das cidades de Paris, Roma e Madrid.

De toda a população que utiliza o transporte coletivo para se locomover pela cidade, a grande maioria tem como destino o trabalho ou a escola. E aí cabe uma pergunta: as pessoas só saem de casa para trabalhar e estudar? E para ir às compras? Cuidar da saúde? Visitar amigos e familiares? Passear, ir ao cinema, parque, ver uma partida de futebol.

Sabe-se que cerca de 36% da população anda a pé por não poder pagar a tarifa, então é fácil perceber que pagar pelo ônibus para poder realizar outras atividades, além de trabalhar e estudar, é quase impossível para a grande maioria dos habitantes do Brasil.

O valor extorsivo da tarifa de ônibus impede que a população tenha acesso aos seus direitos sociais básicos, principalmente o de po-

Quem deve pagar pela locomoção da grande maioria dos excluídos que utiliza o transporte público?

der se locomover por sua própria cidade.

De nada adianta, portanto, haver uma programação cultural gratuita ou acessível no centro da cidade se, quem mora nas regiões mais distantes – e a quem deveriam ser destinadas tais atividades – não pode pagar a tarifa do ônibus para se locomover.

E em cidades como Salvador, em que aos domingos a população paga meia passagem nos ônibus? Apesar de oferecerem um suposto benefício aos usuários, os empresários, para aumentar o lucro e reduzir as despesas, retiram parte dos ônibus de circulação, obrigando a população a esperar horas em um ponto. E dessa prática desrespeitosa para com o direito da população surgiu a descrição do programa do prefeito: “domingo é meia dúzia de ônibus na cidade toda!”

O transporte é mesmo um direito de todos?

O artigo 6º da Constituição Federal estabelece que são direitos sociais de todos os brasileiros a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, e a assistência aos desamparados. E no artigo 5º estabelece, também, que todos temos como garantia individual o direito e a liberdade de ir e vir.

Mas como pode a população exercer qualquer direito social básico se não tem recursos financeiros para pagar a tarifa do ônibus?

Que liberdade é esta, se um terço da população brasileira anda a pé por não ter como pagar a passagem do ônibus?

A questão central que precisamos compreender é que os meios de transporte coletivo (ônibus, trem, metrô e outros) são essenciais para garantir que todos tenham acesso aos demais direitos básicos.

Os estudantes, para irem à escola, necessitam de transporte. E quem paga? Os pais ou responsáveis. Se a educação básica é um direito de todas as crianças, adolescentes, jovens e adultos, e se um pai pode ser preso caso seu filho matriculado no ensino fundamental deixe de ir à escola, não deveria ser obrigação do poder público garantir o acesso dos alunos e alunas à escola e, depois, o retorno às suas casas?

E os estudantes precisam se locomover apenas para ir às escolas? Não é fundamental para a formação dos alunos irem à biblioteca, ao teatro, cinema, museus, visitar locais históricos? Quando se diz que se pretende garantir a todos os estudantes de escolas públicas uma educação integral, ter a possibilidade de circular pela cidade e ampliar o universo cultural é determinante. E quem paga para o estudante poder se locomover pela cidade? São as mesmas pessoas que pagam para ir trabalhar, realizar compras ou ir a uma consulta médica, ou então aquelas que andam a pé para não gastar com a tarifa. Sabemos que

não são poucas as famílias de baixa renda que compartilham o cartão de estudante dos filhos para reduzir o gasto mensal com locomoção.

Em Barcelona, a concepção de Cidade Educadora surgiu quando educadores constataram que não bastava apenas garantir o acesso a uma escola pública de qualidade para se reduzirem as desigualdades de acesso ao conhecimento e à cultura; que as condições sociais e econômicas das famílias representavam uma diferença enorme em relação às possibilidades de sucesso ou fracasso escolar. Os alunos de famílias com maior poder aquisitivo oferecem a seus filhos o acesso a cinema, museu, livros, cursos de línguas, viagens, esportes, enfim, todo o conhecimento que é valorizado pela cultura escolar. E os alunos das famílias pobres? Ou a sociedade assume a responsabilidade de garantir que tenham os mesmos direitos ou então se aprofundará a exclusão social. E a questão do direito à mobilidade tem um importante papel nessa questão.

Com isso, queremos deixar claro que o transporte coletivo, apesar de ser fundamental para que o cidadão possa ter acesso a todos os direitos básicos, não é tratado pelos governantes como essencial para a população; ao contrário, a exploração do transporte coletivo por empresários visa apenas a garantia de lucros, à custa da supressão de um direito fundamental do ser humano.

O transporte público pode ser gratuito?

E se a partir do ano que vem todos os alunos e alunas das escolas públicas fossem obrigados a pagar para estudar?

E se os deputados e senadores aprovassem uma lei que obrigasse todos os usuários de hospitais públicos a pagar para realizar consultas e outros procedimentos médicos? Medidas como estas seriam corretas?

É inimaginável que algum dia se possa aprovar uma lei que obrigue 241 milhões de pessoas cadastradas¹² no Sistema de Informações de Atenção Básica no SUS em 2012 a pagarem por consulta ou atendimento médico na rede pública.

E o que impede, então, que o transporte coletivo urbano, que é da responsabilidade das prefeituras e dos estados, também seja gratuito e considerado um direito de toda a população?

Como já mencionado, em São Paulo, quando a cidade estava sob a administração do PT em 1992, o governo municipal apresentou à Câmara de Vereadores uma proposta de tarifa zero para o transporte coletivo e realizou experiência em um bairro da Zona Leste. No Brasil existem municípios que instituíram a tarifa zero, assim como outras cidades¹³ do mundo também não cobram por esse serviço.

Mesmo não conseguindo implementar a proposta à época, a importância dessa iniciativa da então prefeita Luiza Erundina foi demonstrar que é possível oferecer transporte gratuito para toda a população, bastando apenas ter compromisso com a população, disposição política para enfrentar as elites e os setores conservadores da sociedade e, por fim, forte apoio popular.

12 Dados de 2012, disponíveis em <<http://tabnet.datasus.gov.br>>.

13 Tallinn, capital da Estônia; Colomiers e Aubagne, na França; Bozeman (Montana) e Commerce (Califórnia), nos Estados Unidos; Hasselt, Bélgica; Changning, na China; Perth, Austrália; Chapel Hill, Estados Unidos

A lei federal n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Em seu artigo 8º, estabelece a política tarifária do serviço de transporte público coletivo e as suas diretrizes; e no inciso IV define a “contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços”.

Na mesma concepção de responsabilidade pelo custeio do serviço, o artigo 242 da Lei Orgânica do Município de Salvador define:

o ônus dos custos dos serviços de transportes coletivos deverá ser assumido por todos que usufruem do benefício mesmo que de forma indireta como o comércio, a indústria, os governos federal, estadual e municipal, na forma que a legislação complementar determinar”.

E quem é que se beneficia direta e indiretamente pela locomoção da população?

Como vimos, a grande maioria das viagens realizadas diariamente nas diversas cidades brasileiras, utilizando os meios de transporte coletivo, é realizada tendo como destino o trabalho e a escola. O que isso significa?

Esses trabalhadores também se locomovem para ir às compras, consumindo mercadorias, gerando lucro ao comerciante, dessa forma mantendo a demanda por mais mercadoria. E, ainda, para ir aos bancos, utilizar serviços, resolver problemas em repartições públicas etc.

A questão de fundo, portanto, que a Política Nacional de Mobilidade Urbana aponta, assim como a Lei Orgânica de Salvador, é que os beneficiários diretos e indiretos pela locomoção da população, portanto pelo uso que fazem do transporte coletivo, são os empresários.

Atualmente, o vale-transporte onera os trabalhadores em 6% do seu salário, excluindo benefícios e gratificações. No entanto, ele é restrito apenas ao deslocamento casa-trabalho e vice-versa, reconhecendo, nesse sentido, a responsabilidade parcial do empregador ao

menos nos dias em que o trabalhador está produzindo e gerando lucros. O que temos que questionar, no entanto, é o motivo pelo qual o empresário não é obrigado a custear 100% dos gastos com o transporte, e por que o trabalhador não possui o direito de locomoção livre para satisfazer necessidades importantes fora da relação de produção – como o lazer ou os estudos, por exemplo –, mas que influenciam também na sua qualificação profissional e no trabalho que realizam.

No Brasil existem centenas ou milhares de empresas que arcam com os custos totais do transporte de seus trabalhadores. Na região industrial do ABC de São Paulo, no Polo Petroquímico da Bahia, em Cubatão e em várias outras cidades com zonas industriais, encontramos centenas de ônibus contratados pelas empresas e sem custo para os empregados.

Há também vários shoppings que oferecem ônibus de graça para transportar seus clientes, ligando estações de metrô, terminais de ônibus e hotéis com esses polos geradores de tráfego. E qual o motivo de não custearem também o transporte entre a casa do cliente e o shopping? Algumas instituições privadas de ensino que oferecem transporte gratuito para seus estudantes, por ser mais barato que oferecer vagas de estacionamento.

Um último exemplo nesse sentido: com o crescimento da demanda pela indústria da construção civil, várias construtoras realizam contratações em cidades ou estados diferentes de suas sedes ou de onde estão localizadas as obras e pagam para os operários viajarem até mesmo de avião.

Para o presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), Paulo Safady Simão, a modernização do setor exige trabalhadores mais qualificados, com um novo perfil e que sejam capazes de assimilar as novas técnicas construtivas. É necessário erradicar o analfabetismo e elevar a escolaridade dos nossos trabalhadores. Desse modo, contribuiremos para a melhoria da qualidade de vida dos empregados,

para a redução do número de acidentes, elevando a eficiência do trabalho e proporcionando uma redução de desperdícios e perdas nos canteiros de obras.

Essa declaração explicita que, para os empresários, o investimento na qualificação dos trabalhadores tem como objetivo final elevar os lucros e reduzir custos, através do aumento da produtividade e da redução da perda de materiais. Portanto, se para eles é determinante a formação escolar, o aperfeiçoamento profissional permanente e a capacidade de iniciativa e de realização de múltiplas tarefas, é necessário que se responsabilizem pelos custos integrais da locomoção da população, esteja ela na condição de produtora ou consumidora, pois é assim que gera os lucros e a riqueza de que estes empresários se apropriam. Infelizmente, os empresários falam como civilizados, mas muitas vezes agem com truculência para manter seus privilégios. Se no passado a elite paulistana se opôs ao projeto de tarifa zero, hoje mobiliza vereadores e a justiça para barrar o reajuste do IPTU proposto pelo prefeito Fernando Haddad - que seria, em média, de 10,7% para imóveis residenciais e 31,4% para imóveis comerciais, sendo diferenciados os reajustes também em função da localização e da infraestrutura existente nos bairros, ampliando assim a quantidade de contribuintes com isenção. Por outro lado, em Salvador o reajuste chega a 40% e com ampliação da base de contribuintes, mas não houve reação da elite. Isso decorre do fato de a prefeitura ter concedido isenções de ISS a setores comerciais, como incorporadoras.

O ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa, afirmou em entrevista que quase teve seu mandato cassado por proibir o estacionamento de carros em calçadas, o mesmo que ocorre em muitas capitais brasileiras. Em São Paulo, o Tribunal de Contas suspendeu a implantação de novos corredores de ônibus, apesar de os já existentes terem contribuído para uma significativa elevação na velocidade média e, conseqüentemente, redução do tempo de viagem por ônibus. Isso

é comprovado por dados da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) que demonstram que os corredores implantados conseguiram elevar a velocidade média no período da manhã de 15,16 km/h para 22,30 km/h. Peñalosa defende que a transformação das cidades depende de uma mudança de paradigmas, que inclui a restrição no uso do carro como meio de transporte individual e regular, a elevação do preço dos combustíveis, a implantação de pedágios urbanos e a extinção dos estacionamentos. Defende ainda a humanização das cidades, com o fim das rodovias e a ampliação do número de avenidas. Em contrapartida, defende o conceito de que a rua deve ter mais espaços para ônibus, ciclovias e calçadas – ou seja, o oposto do que fazem os governantes no Brasil.

Propostas de ações

No blog do Planalto publicou-se uma matéria¹⁴ em que se apresentam as ações adotadas para reduzir a tarifa dos transportes coletivos urbanos: o governo federal implementou recentemente várias medidas para reduzir os custos de toda a cadeia do transporte público, desde a fabricação de ônibus e vagões de metrô até os serviços de transporte, passando pela compra de combustíveis e outros insumos utilizados pelo setor. As principais medidas tomadas foram:

1. Desoneração da folha de pagamentos

a. Para o setor de transportes urbano rodoviário, metroviário e ferroviário:

Desde janeiro de 2013, foi eliminada a contribuição previdenciária patronal de 20% sobre a folha de pagamento das empresas de serviço de transporte. Em contrapartida, essas empresas passaram a pagar apenas 2% sobre seu faturamento, com impacto anual estimado de R\$ 1,45 bilhão.

b. Para fabricação de ônibus e equipamentos ferroviários:

Para as empresas fabricantes, também foi adotada a eliminação da contribuição patronal na folha. Nesse caso, houve a adoção de uma contribuição de 1% sobre o faturamento, resultando em uma desoneração de R\$ 176 milhões por ano.

2. Eliminação do PIS/COFINS

Desde o início deste mês, está em vigor a Medida Provisória 617, que elimina a incidência de PIS/COFINS sobre a receita das empresas de transportes urbano rodoviário, metroviário e ferroviário.

¹⁴ Disponível em <<http://blog.planalto.gov.br>>, de 19 de junho de 2013. Acesso em 30 abr. 2014.

A alíquota anterior era de 3,65%.

3. Redução para zero da CIDE sobre diesel

Desde junho de 2012, a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) foi reduzida a zero para os combustíveis. Com essa redução, reduz-se o preço do óleo diesel utilizado pelos ônibus urbanos, contribuindo diretamente para a diminuição dos custos do transporte público. Para todos os combustíveis, a estimativa da renúncia fiscal com a redução a zero da CIDE é de R\$ 11,4 bilhões.

4. Redução da tarifa de energia elétrica

Em janeiro, o governo federal viabilizou a redução dos preços da energia elétrica, insumo utilizado pelo sistema de metrô. A redução das tarifas foi de 20% em média. Isto significa uma redução de cerca de 3% nos custos das empresas do metrô. De acordo com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), o gasto médio de energia mensal em Belo Horizonte reduziu-se de R\$ 1,25 milhão para R\$ 800 mil; em Recife, passou de R\$ 2 milhões para R\$ 1,4 milhão.

5. IPI zero para ônibus

Os ônibus estão isentos de Impostos sobre Produtos Industrializados (IPI), iniciativa que certamente contribui para a redução dos preços finais dos ônibus, com impacto sobre a tarifa de transporte.

6. Redução do custo de financiamento na aquisição de ônibus

Em 2013, a taxa de juros para a compra de ônibus, vagões e locomotivas foi estipulada entre 3% e 4%, dentro do programa federal Programa de Sustentação do Investimento (PSI). O prazo de financiamento é de até dez anos. Com essa redução de custo financeiro, incentiva-se a aquisição de ônibus pelas empre-

sas de transporte público. Desde 2009, já foram desembolsados R\$ 11,6 bilhões para o transporte urbano e rodoviário no âmbito do PSI.

7. Subsídios do governo federal para o metrô

Graças também aos subsídios, o preço do bilhete de metrô em Natal, Maceió e João Pessoa é de R\$ 0,50 desde 2003. Em Belo Horizonte, é de R\$ 1,80 desde 2007.

Essas medidas adotadas pelo governo federal pretendiam provocar a redução das tarifas pagas pelos usuários. Efetivamente essa redução não ocorreu para a maioria da população. Segundo levantamento realizado pela NTU a pedido do jornal Valor Econômico (publicado em 20 de janeiro de 2014), de 174 cidades grandes, médias e pequenas, 85 cancelaram ou reduziram os valores das tarifas após o início das manifestações. A redução média ficou entre 5% nas capitais e 4,9% nas demais cidades.

Segundo o Ministério da Fazenda, a desoneração da folha de pagamento e a eliminação do PIS/COFINS permitiria uma redução nas tarifas dos transportes coletivos urbanos de até 7,23%, desconsiderando as demais medidas adotadas. Mas essa postura acabou por não beneficiar a população, já que a grande maioria dos municípios não reduziu as tarifas, e onde a redução ocorreu foi abaixo do possível. Constatou-se, portanto, que, do mesmo modo que empresários de outros setores, como os da chamada linha branca, os proprietários das empresas de transporte coletivo aumentaram os seus lucros com as desonerações, obtendo reajuste indireto nos preços das passagens. Quem acaba sofrendo duplamente a consequência dessas políticas equivocadas é a população: recursos da arrecadação de impostos e tributos que deveriam ir para programas sociais são desviados para as empresas via desoneração, ao passo que as tarifas continuam elevadas.

Se não bastasse a fabricação de planilhas fictícias para justificar os reajustes, ou a transformação da desoneração em lucro, qualquer trabalhador rodoviário ou alguém mais interessado no assunto sabe que os empresários, com a conivência ou a incapacidade técnica dos prefeitos, utilizam-se de várias artimanhas para tornar ainda maior a lucratividade de seu negócio. No caso desse setor, se a remuneração é por passageiro transportado – a forma predominante no país –, os empresários criam linhas que circulem por todos os lugares e com espaço de tempo maior para que cada ônibus transporte o maior número possível de passageiros. Observa-se nas avenidas e ruas uma verdadeira disputa entre os ônibus para saber quem passa primeiro no próximo ponto. E sempre cabe mais um; é famosa a “brecadinha” do motorista para “acomodar” mais os passageiros.

Quando a remuneração é por quilometro rodado, e não por passageiro transportado, o que vemos nas avenidas e ruas é um “desfile” de ônibus. E, em vez de disputar passageiro nos pontos, passam direto. É famoso o caso da empresa que à noite colocava os ônibus para rodarem suspensos num elevador, com a marcha engatada, para aumentar a quilometragem rodada sem sair do lugar.

Por todos os dados que temos disponíveis sobre quem são os usuários que dependem de ônibus para se locomover, ou os 36% que andam a pé, ou os que não saem de suas casas por serem analfabetos (a maioria com baixa escolaridade e, certamente, baixa renda); e levando em conta que as tarifas no Brasil são reajustadas sem que se tenha base real de cálculo do custo, e que a desoneração de impostos e tributos beneficia única e exclusivamente aos empresários, temos, portanto, argumentos mais do que sólidos para defender que é preciso uma mudança radical na concepção de transporte e mobilidade.

Tarifa zero: a possibilidade de um transporte de qualidade para uma sociedade sem exclusão

As propostas aprovadas na 5ª Conferência Nacional das Cidades representam uma base importante para a constituição de um Fundo de Transporte que possibilite um processo de redução das tarifas concomitante à organização de empresas municipais de transporte que possam atuar como reguladoras do sistema, tanto para estabelecer parâmetros de custo quanto para possibilitar a intervenção em situações de descumprimento dos contratos de concessão dos serviços.

A aprovação, pelo Congresso, de lei que obrigue os empregadores a custearem 100% do valor do transporte para seus trabalhadores, inclusive nos fins de semana, feriados e férias, é uma medida urgente e que não representará custos elevados para as empresas. Em outubro de 2013, a Comissão de Assuntos Sociais do Senado aprovou o Projeto de Lei n. 242/2013, de autoria do senador Fernando Collor (PTB-AL), que transfere integralmente para o empregador a responsabilidade pelos custos do transporte do empregado, correspondendo, assim, parcialmente às demandas pelo direito à mobilidade. É importante ressaltar que, pela atual lei e pelo projeto aprovado na Comissão, a empresa pode abater a despesa com o vale-transporte da receita para fins de cálculo do imposto de renda, portanto não terá custo direto. A publicação da NTU intitulada “Vale-transporte 2011” informa que a população empregada no Brasil é de 54,4 milhões (IBGE, 2009). Desse total, cerca de 32,4 milhões encontram-se no mercado formal, com carteira assinada e, portanto, são beneficiários do vale-transporte.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) publicou relatório sobre trabalhadores domésticos no mundo e constatou que, no Brasil, existem 7,2 milhões de pessoas exercendo essa atividade profissional.¹⁵ No Brasil existe uma prática estabelecida na qual as trabalhadoras e os trabalhadores domésticos, ao combinarem com os empregadores a remuneração, definem o valor do pagamento e mais a quantia correspondente aos gastos com transporte.

Se hoje o principal problema para os empresários do transporte é a redução no número de passageiros diante das tarifas elevadas, essa situação não afeta a economia e, portanto, os próprios empresários? É por isso que a redução nas tarifas beneficiará toda a sociedade, e as manifestações de junho comprovaram isso de forma cabal. Os movimentos de rua que conquistaram essa reivindicação colaboraram indiretamente para reduzir a inflação, conforme dados do IBGE. De acordo com os levantamentos realizados ¹⁶ pelo instituto em junho de 2013, prefeitos e governadores realizaram um corte médio nas tarifas dos ônibus urbanos de 3,32%, que teve como resultado uma redução no Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de 0,03% no mês seguinte.

Voltamos novamente à questão da responsabilidade de quem se beneficia direta ou indiretamente pela locomoção da população e pelos efeitos da redução das tarifas para toda a sociedade. A proposta da criação de um Fundo de Mobilidade e Transporte que garanta a redução progressiva das tarifas até a sua completa eliminação não é nova. Segundo Dilma de Paula (2010), em 1927 foi criado no Brasil o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas de Rodagem, constituído por um imposto adicional cobrado sobre a venda de combustíveis e veículos importados. Se no passado, há mais de 80 anos, tributar combustível e veículo particular era aceitável para se construir estrada, então hoje é

15 Disponível em <www.oitbrasil.org.br>. Acesso em 30 abr. 2014.

16 Disponível em <memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2013-08-07/tarifa-de-onibus-urbano-e-principal-responsavel-pela-queda-da-inflacao-em-julho>. Acesso em 30 abr. 2014.

Tarifa zero: a possibilidade de um transporte de qualidade para uma sociedade sem exclusão

ainda mais justificável, diante das consequências desastrosas das políticas de mobilidade e transporte adotadas naquele período.

A taxação sobre a venda de combustíveis, além de financiar a tarifa zero, teria a função social de restringir o uso do carro como meio de transporte individual regular, ampliando os espaços para a circulação dos ônibus e reduzindo os prejuízos que são causados ao meio ambiente, bem como os inúmeros acidentes que provocam feridos e mortos cotidianamente. A proibição de estacionamento em avenidas e ruas de grande circulação de ônibus e a cobrança pelo estacionamento nos locais regulamentados também são medidas que poderiam coibir o uso do carro e permitir maior velocidade para os ônibus.

Os polos geradores de tráfego (shoppings, edifícios empresariais, universidades, escolas, centros comerciais etc.), por influenciarem negativamente a mobilidade e, em especial o transporte coletivo, devem arcar com o prejuízo que causam à sociedade, com a elevação do valor do IPTU ou o pagamento de um tributo específico para o Fundo.

As montadoras de veículos foram amplamente beneficiadas nos últimos anos com incentivos e desonerações concedidas pelos governos estaduais e federal, acumulando um volume de vendas extraordinário, que transformou o Brasil em país estratégico para este ramo da indústria. O reflexo dessas medidas já foi comentado anteriormente, bem como suas consequências sociais e ambientais. Suspender todas as desonerações da indústria automobilística é uma necessidade imediata, que deve ser complementada com a elevação da tributação atual para que esses recursos sejam destinados de modo exclusivo ao Fundo e financiem a tarifa zero, bem como a melhoria nos serviços coletivos de mobilidade.

É certo que a implementação da tarifa zero, mesmo com os recursos disponíveis, não é uma medida que se poderia executar em curto prazo. Diante do caos em que vivemos nas cidades e da resistência política dos setores atingidos pelas medidas implementadas – os empre-

sários -, é preciso que se desenvolva um amplo processo de discussão, informação e formação dos trabalhadores rodoviários e da população, pois sem o apoio explícito desses setores será ainda mais difícil concretizar a supressão da cobrança das tarifas.

Ter uma empresa municipal de transporte coletivo urbano - que passaria a operar todas as linhas do sistema de transporte por ônibus quando da vigência da tarifa zero - seria fundamental nesse processo de transição. A sua existência permitiria regular o sistema e se apropriar de parâmetros precisos para definir o custo de operação, assim como conferiria ao poder público a possibilidade de intervir nas empresas privadas quando fosse preciso. A capacidade operacional de intervenção em empresas que não prestassem serviços de qualidade ou que fomentassem greve para pressionar o poder público a reajustar tarifas seria estratégica para a manutenção do direito da população ao transporte com qualidade. E essa capacidade sustentar-se-ia na existência de equipes de motoristas treinadas para essa intervenção, mas também com corpo técnico preparado para gerenciar garagens, supervisionar linhas e terminais, entre outros.

A formação e a qualificação profissional dos trabalhadores é outro ponto essencial para a implementação da tarifa zero. Neste processo, com a instituição do Fundo de Transporte e a colaboração da prefeitura assumindo a venda eletrônica de passagens, é objetivo estratégico alcançar 100% das tarifas vendidas antecipadamente. Atingindo esse objetivo, se reduzirá a ocorrência de assaltos e será desnecessária a presença de um cobrador em cada ônibus, permitindo desse modo uma redução de 20% a 25% no custo operacional do sistema.

No entanto, não é interesse do poder público desempregar milhares de trabalhadores em decorrência da implementação de uma política pública que visa ser inclusiva dos setores excluídos da sociedade. Nesse sentido, é preciso ter um programa de qualificação desses profissionais que hoje atuam como cobradores. Com a redução progressiva

Tarifa zero: a possibilidade de um transporte de qualidade para uma sociedade sem exclusão

do valor da tarifa, as medidas restritivas ao uso do carro como meio de transporte regular e a implantação de corredores e faixas exclusivas, teremos aumento no número de usuários, tanto dos 36% que hoje se locomovem a pé quanto dos que utilizam meios individuais. Esse contexto exigirá aumento da frota para atender a demanda crescente, e parte dos cobradores poderá ser formada para assumir o posto de motorista. Outros, assim como quem hoje exerce diferentes funções no sistema, poderão ser qualificados para trabalhar no sistema de controle operacional, ou coordenador de garagem, supervisor de frotas, entre outras atividades profissionais relacionadas. Ter um programa de formação e qualificação profissional dos rodoviários é um direito da categoria, mas é também uma ação estratégica para barrar qualquer tentativa dos empresários de colocar os trabalhadores contra o poder público e ter o apoio destes para melhorar a qualidade dos serviços, articulando com os usuários um amplo movimento em defesa da tarifa zero.

Mobilizar a população para exercer o controle e a fiscalização da qualidade dos serviços é essencial no processo de construção dessa nova política de transporte público e mobilidade urbana. Organizar em cada vila ou bairro núcleos compostos por representantes de usuários de cada linha, que discutam o serviço oferecido e as condições de mobilidade existentes, de forma articulada com associações de moradores, movimentos sociais e usuários de outros equipamentos sociais, permitirá construir a correlação de forças necessária para que se possa efetivar o projeto de tarifa zero. Esses núcleos representantes da população, em conjunto com os trabalhadores rodoviários, estudiosos especialistas, movimentos organizados e entidades profissionais, poderão constituir o Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade, de caráter deliberativo, com poderes para debater e aprovar as políticas públicas do setor e gerenciar o Fundo Municipal.

Se quisermos indicar um legado das chamadas Jornadas de junho de 2013, talvez um dos mais importantes tenha sido o de pôr

novamente em destaque o transporte público urbano como reivindicação central de uma parcela da população brasileira que até então não ocupava o centro das decisões políticas de forma direta. Os que não se locomovem, os que se locomovem a pé e os que encontram no ônibus a única possibilidade de locomoção, apesar das tarifas caras, não encontrariam nas agendas dos partidos ou governantes o transporte público urbano e a mobilidade como prioridade política antes das manifestações tomarem conta do país.

As manifestações de rua forçaram os governantes a novamente priorizar o transporte público e a mobilidade urbana. Para que essa movimentação traga resultados efetivos e capazes de mudar qualitativamente as condições de mobilidade da população, alterando também suas condições de vida (o que será possível com a instituição da tarifa zero), é fundamental que milhões continuem nas ruas, organizados e defendendo um projeto de transporte e mobilidade que rompa definitivamente com as catracas que cerceiam o direito de ir e vir da grande parte da população brasileira.

Referências bibliográficas

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRITO, Fausto; PINHO, Aloisio T. D. A dinâmica do processo de urbanização no Brasil, 1940-2010. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012.

_____. A urbanização recente no Brasil e as aglomerações metropolitanas. Disponível em: <www.nre.seed.pr.gov.br/cascavel/arquivos/File/A_urbanizacao_no_brasil.pdf>, acesso em 14 jan. 2014.

CADAVAL, Mauricio. Aumento de tarifa e demanda de transporte por ônibus urbanos em São Paulo. Disponível em: <mcadaval.com.br/blogs/aumento_tarifas_sp.pdf>, acesso em 15 jan. 2014.

CARDOSO, Carlos E. P. Análise dos transportes coletivos urbanos sob a ótica dos riscos e carências sociais. Tese (doutorado em Serviço Social) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011.

CARTILHA TARIFA ZERO. Disponível em: <www.tarifazerosp.net/2011/08/24/cartilha-da-campanha/>, acesso em 12 jan. 2014.

DA SILVA, Elenice Rachid. Análise do crescimento da motorização no Brasil e seus impactos na mobilidade urbana. Dissertação (mestrado em Engenharia de Transportes), COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2011.

DE JESUS, Ronaldo Pereira. A revolta do vintém e a crise na monarquia. Disponível em: <www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/rhs/article/view-File/197/189>, acesso em 12 jan. 2014.

DE PAULA, Dilma Andrade. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. Revista Brasileira de História da Ciência. Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul.-dez. 2010.

FARIA, V. Desenvolvimento, urbanização e mudanças na estrutura do emprego: a experiência brasileira dos últimos trinta anos. In: SORJ, B.; ALMEIDA, M. H. T. (orgs.). Sociedade política no Brasil pós-61 [on-line].

Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.

GOHN, Maria da Glória. Os movimentos e as lutas no período de 1964 a 2004 em São Paulo. Disponível em: <www.ces.uc.pt/lab2004/pdfs/MariaGohn.pdf>, acesso em 12 jan. 2014.

GREGORI, Lúcio. A voz das ruas e a mobilidade urbana. Folha de S.Paulo. São Paulo, Opinião. 22 jun. 2013.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Transporte integrado social – uma proposta para o pacto de mobilidade urbana. Brasília, DF, 2013.

_____. Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil. Brasília, DF, 2011.

_____. Tarifação e financiamento do transporte público urbano. Brasília, DF, 2013.

_____. Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. Brasília, DF, 2013.

_____. A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 2012.

_____. Indicadores de Mobilidade Urbana da PNAD 2012. Brasília, DF, 2013.

METRÔ, Secretaria dos Negócios Metropolitanos. Pesquisa de Origem e Destino 2007. São Paulo, 2008.

NTU – Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano. Vale-transporte 2011. Brasília, DF, 2011.

PEÑALOSA, Enrique. Especialista aponta sete soluções para a mobilidade urbana. Disponível em: <<http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2013/10/especialista-aponta-sete-solucoes-para-a-mobilidade-urbana-4293363.html>>, acessado em 19 jan. 2014.

SANDRONI, Paulo. Tarifa Zero. Disponível em: <sandroni.com.br/?p=457>, acesso em 17 jan. 2014.

SINGER, Paulo. A tarifa zero e a municipalização do transporte coletivo. Disponível em: <tarifazero.org/2009/08/04/a-tarifa-zero-e-a-municipalizacao-do-transporte-coletivo-por-paul-singer/>, acesso em 18 jan. 2014.

TAKEMOTO, Walter. Salvador, tarifa e pobreza. Disponível em: <www.carosamigos.com.br/index.php/artigos-e-debates/3550-salvador-tarifa-e-pobreza>, acesso em 12 jan. 2014.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de et al. Transporte e mobilidade urbana. Brasília, DF: CEPAL/IPEA, 2011.

Sobre o autor

Psicólogo, Consultor Educacional de Secretarias de Educação, Mediador de processos de Planejamento Estratégico Situacional, Ex-Diretor de Política da Educação Fundamental do Ministério da Educação .

Fundação Perseu Abramo

Instituída pelo Diretório Nacional do Partido dos Trabalhadores em maio de 1996.

Diretoria

Presidente: Marcio Pochmann

Vice-presidenta: Iole Iliada

Diretoras: Fátima Cleide e Luciana Mandelli

Diretores: Joaquim Soriano e Kjeld Jakobsen

Coordenação da coleção O Que Saber

Luciana Mandelli

Editora Fundação Perseu Abramo

Coordenação editorial

Rogério Chaves

Assistente editorial

Raquel Maria da Costa

Equipe de produção

Reiko Miura (org.)

Projeto gráfico e diagramação

Camila Pilan

Revisão

Angélica Ramacciotti

T136t

Takemoto, Walter.

Tarifa, mobilidade e exclusão social / Walter

Takemoto. – São Paulo : Editora Fundação Perseu Abramo, 2014.

60 p. : il.; 18 cm – (Coleção o que saber ; 4)

Inclui bibliografia.

ISBN 978-85-7643-204-3

1. Transporte urbano - Brasil. 2. Mobilidade urbana - Brasil.
3 Transportes - Tarifas. 4. Exclusão social. I. Título. II. Série.

CDU 656.1(81)

CDD 656.1(81)

(Bibliotecária responsável: Sabrina Leal Araujo - CRB 10/1507)

Direitos reservados à Fundação Perseu Abramo
Rua Francisco Cruz, 234 – CEP 04117-091 – São Paulo-SP Brasil
Telefone: (11) 5571 4299 – Fax: (11) 5573-3338

Visite a página eletrônica da Fundação Perseu Abramo
www.fpabramo.org.br
www.efpa.com.br



O livro *Tarifa, Mobilidade e Exclusão Social* foi impresso pela Gráfica Santuário para a Fundação Perseu Abramo. A tiragem foi de 500 exemplares. O texto foi composto em Cabin e PF BeauSans Pro. A capa foi impressa em Cartão Supremo 250g; e o miolo em Pólen Soft 70g.

O quarto livro da coleção “O que saber” retoma um debate antigo, mas muito presente nas pautas das mobilizações sociais, acerca da mobilidade e o direito a cidade: “Passe Livre”. Este é o tema abordado por Walter Takemoto, ativista do Movimento Passe Livre, que nos propõe o debate sobre o direito de acessar os espaços públicos enfrentando a segregação social e observando o transporte público como direito.

ISBN 978-85-7643-204-3



9 788576 432043



EDITORA FUNDAÇÃO
PERSEU ABRAMO