



MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E DIREITO À CIDADE

O jornal PASSE nº 3, produzido no contexto do Dia Mundial Sem Carro (22/set), objetiva contribuir com o debate em torno do *Plano de Circulação Viária e Transportes para a cidade de São Paulo* através do ponto de vista de um movimento social de transporte coletivo, o Movimento Passe Livre (MPL).

É comum o transporte coletivo ser apontado como uma possível solução para conter o número crescente de automóveis nas cidades (e conseqüentemente o número crescente de congestionamentos e de emissões de gás carbônico). No entanto, nenhuma medida efetiva parece ser tomada para de fato estimular que os motoristas de automóveis substituam seu meio de transporte por ônibus e pelo metrô. Os ônibus são escassos, sempre lotados de passageiros e, quando não há corredores, ficam presos nos congestionamentos junto aos automóveis. O metrô é um pouco mais bem visto pelos cidadãos, mas também sofre do mesmo problema de superlotação (especialmente na linha vermelha) e, fundamentalmente, do problema da falta de muito mais linhas e de muito mais estações.

Alguns ambientalistas afirmam que o transporte coletivo sequer é uma solução, afinal também é movido a motor e, assim, também é poluente, diferente de meios mais sustentáveis, como simplesmente andar a pé ou usar uma bicicleta.

O que bem poucos sabem é que um ônibus emite 4,5 vezes menos CO2 por km que um automóvel particular, apesar de ter capacidade para transportar um número incrivelmente maior de passageiros[1]. Outros parecem ignorar que nem todos os cidadãos têm condições de percorrer longas distâncias de bicicleta. Se quisermos uma cidade não apenas mais sustentável mas também mais acessível a todos, precisamos estudar uma solução que articule os diferentes meios de transporte e que represente uma mudança radical em grande escala: *um transporte público de verdade*.

Uma história real

Nilda, 42 anos, moradora do Jardim Miriam, trabalha como empregada doméstica desde que chegou a São Paulo, aos 22 anos, vindo de Serra Talhada (PE). Nilda acorda às 6h, arruma a casa, dá café da manhã para as filhas Leticia e Juliana. Às 6h40 leva Juliana, a mais nova, para a escola. As duas caminham a pé por 20 minutos. Às 7h Nilda caminha mais 10 minutos, passando por uma subida leve, para pegar o ônibus Princesa Isabel e em aproximadamente 50 minutos chega ao Campo Belo. Ali ela caminha mais 15 minutos do ponto até a casa onde trabalha. Antes, quando morava no Jardim Noronha, o trajeto era ainda mais puxado: caminhava de sua casa até o ponto por 20 minutos, passando por ladeiras pesadas e não asfaltadas, pegava uma perua por 20 minutos até o Terminal Varginha e ali o ônibus Largo São Francisco por mais 1h40 até finalmente chegar ao Campo Belo, com mais 15 minutos de caminhada. No trabalho, Nilda varre, passa pano, lava louça, lava roupa, limpa

[1] A emissão de CO2 de um carro é de 130gramas por km, ao passo que o ônibus emite 28gramas. De acordo com estudo feito pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), em 2002 os automóveis particulares ocupavam 60% das vias públicas apesar de transportarem apenas 20% dos passageiros nos deslocamentos motorizados, enquanto os ônibus, que transportam 70% dos passageiros, ocupavam apenas 25% do espaço viário.

banheiros, arruma todos os cômodos, cuida de duas cachorras, rega plantas e cozinha para cinco pessoas. No final do dia, mais ou menos 17h30-18h, Nilda caminha mais 15 minutos até o ponto e leva mais ou menos uma hora para voltar para seu bairro.

Será que propor para a Nilda usar bicicleta no lugar do ônibus não seria tornar a sua rotina ainda mais pesada? Muitos trabalhadores usam bicicleta para trajetos como os da Nilda, porque não podem pagar pela tarifa do ônibus. Mas se houvesse transporte coletivo gratuito e de qualidade o que será que esses trabalhadores escolheriam? Precisamos lembrar que essas pessoas não usam bicicletas de marcha, nem bicicletas dobráveis, e que mesmo as bicicletas mais simples são um custo bastante alto para quem vive de 0 a 3 salários mínimos.

A realidade social da Nilda é a de uma pessoa que sequer aprendeu a andar de bicicleta. Nunca foi ao cinema. Nunca foi a um show de música. Pelo o que ela se lembra, esteve três vezes no Parque do Ibirapuera. Para a sua filha operar das amígdalas ela foi algumas vezes até o Hospital Menino Jesus, na Bela Vista, pois é o único hospital público com bons especialistas nesse tratamento. Ela e Juliana levavam quatro horas para ir e voltar de lá, usando uma perua e depois o ônibus Parque Dom Pedro: "Tinha que sair bem cedinho de casa". Fora esse episódio ela praticamente não se lembra de usar serviços públicos de Saúde. Diz que quase não sai do bairro, por causa do preço dos ônibus, vai mais na casa das vizinhas mesmo. Raras vezes ela, Nicinha e Zelda vão até o forró Guarapirão. Pegam o ônibus Sto. Amaro, descem no Largo Treze (30min) e de lá pegam qualquer perua que passe na estrada de Guarapiranga, depois da ponte do Socorro (40min + 10min caminhada). Nos feriados e finais de semana a Nilda começou a ver mais a família, por causa da ampliação do Bilhete Único para 8 horas. Para ver Lola, sua cunhada, ela pega uma condução até o Shopping Interlagos e depois outra (com os tempos de espera do ônibus leva ao menos 1h30). Elas calculam o tempo de ficar juntas para Nilda não perder a gratuidade na volta para casa. "Passear é muito difícil", desabafa.

Entendemos que a solução ideal para o caso da Nilda (e para o *Plano de Circulação Viária e Transportes*) seria articular o uso de um meio de transporte sustentável (como suas pernas ou a bicicleta até os pontos de ônibus) com transporte coletivo gratuito, de qualidade e movido da forma mais ecológica que a ciência puder inventar. A mobilidade sustentável é totalmente desejável, desde que junto com ela seja exercido o direito que a Nilda e todas as pessoas atualmente excluídas têm de se movimentar pela cidade.

Transporte gratuito e de qualidade: uma realidade possível

A contribuição do Movimento Passe Livre para que São Paulo tenha cada vez menos carros e cada vez mais justiça social é defender uma mudança radical no transporte público. Neste ponto do jornal vamos compartilhar as nossas propostas para o *Plano de Circulação Viária e Transportes* e relatar o exemplo bem-sucedido da cidade de Hasselt, na Bélgica, onde, após dez anos da aplicação da política pública Tarifa Zero, houve um acréscimo de 1319% no número de viagens feitas no transporte coletivo.

Como primeira medida, o serviço de Transporte precisa voltar a ser municipalizado, ou seja, gerido pela prefeitura e não por empresários do setor (medida aplicada na gestão Luiza Erundina e anos depois revogada, por pressão dos empresários). A segunda medida será a criação de um *Fundo Municipal de Transporte Coletivo*, podendo também ser pensado como um *Fundo de Transporte Coletivo e Sustentável* (que inclua estudos de fontes renováveis de combustível e a intermodalidade, conectando por exemplo ônibus e bicicleta). Para gerir esse fundo teremos que estudar, juntos, formas de participação popular. Entendemos que uma experiência bem-sucedida em São Paulo foram os conselhos regionais de Saúde, que atuavam nos diferentes bairros da cidade e eram formados por diferentes representantes da sociedade civil, com destaque para a participação das mães.

O dinheiro desse fundo de Transporte não virá de tarifas pagas por usuários de ônibus como Nilda, Juliana, Zelda e Nicinha, mas os custos do Transporte serão compartilhados entre toda a sociedade, através de impostos: pagará mais quem tiver mais, menos quem tiver menos, e quem não tiver dinheiro não irá pagar. A arrecadação do fundo pode vir, por exemplo, de uma cobrança progressiva no IPTU (proprietários de mansões pagariam impostos mais altos, proprietários de casas pequenas seguiriam isentos), de multas de trânsito, do estacionamento Zona Azul e do IPVA. Essas são apenas sugestões, pode e deve haver outras fontes. Os bancos, por exemplo, chegam a lucrar mais de um bilhão de euros por ano e, ao invés de serem mais taxados, recebem renúncia fiscal para fazer auto-propaganda em atividades supostamente culturais, como a árvore de natal gigante do Santander Banespa. O fato é que existe muito dinheiro na nossa sociedade, mas está concentrado nas mãos de menos de 10% da população e precisa ser redistribuído. Além disso, aqui cabe uma reflexão: quem são os verdadeiros beneficiários do transporte de trabalhadores até o local de trabalho, que representa a maior parte dos deslocamentos?

Para aplicar o dinheiro arrecadado pelo fundo temos uma série de propostas populares, sendo a principal delas a gratuidade universal nos ônibus, metrô e trens e até mesmo em bicicletas, que poderão ser disponibilizadas junto a pontos de ônibus, terminais e estações. É claro que junto da gratuidade precisa haver um aumento na frota de ônibus, mais linhas circulares para os ônibus

passarem dentro dos bairros e muito mais metrô. Os meios de transporte coletivos precisarão ser adaptados para receber passageiros portadores de bicicletas (diariamente, em todos os horários), além das adaptações em curso para cadeirantes. Para alguns leitores tudo isso pode soar impensável e até mesmo risível, afinal os serviços “públicos” atuais são péssimos. Mas essa situação insustentável precisa mudar. Os serviços públicos não são guiados pela lógica do lucro – ganhar cada vez mais e oferecer cada vez menos – e justamente por isso precisam ter mais qualidade que os serviços privados.

Na cidade de Hasselt, Bélgica, desde 1997 as linhas municipais são de uso gratuito para todos (inclusive trabalhadores que vêm de cidades vizinhas e turistas) e, no caso de linhas intermunicipais, os habitantes da cidade também podem usufruir da tarifa zero. A idéia do transporte público gratuito teve início em meados de 1996, a partir da **Política Integrada de Transporte** desenvolvida pelo ministro Eddy Baldewijs, que estabelecia o transporte público como prioridade. A cidade de Hasselt foi uma das primeiras a subscrever o plano. **O prefeito Steve Stevaert propôs conceder primazia ao transporte público sob o lema “a cidade garante o direito à mobilidade para todos”. Após a introdução da política de tarifa zero o uso do transporte público aumentou imediatamente e se manteve alto: em 1996 havia 360 mil viagens no transporte coletivo, em 1997 esse número quadruplicou para 1 milhão e 500 mil e em 2006 para 4 milhões e 615 mil! Ou seja: um número 13 vezes maior e muitos carros a menos nas ruas!**

Comentário sobre a ampliação da marginal e os parques lineares

Ainda que a ênfase do Movimento Passe Livre seja a gratuidade no transporte, interessa-nos pensar a cidade em sua totalidade. Cada medida de estímulo ao transporte individual afeta toda a mobilidade urbana e aumenta a desigualdade sócio-espacial. Não bastasse a redução irresponsável do IPI e os 400 milhões destinados à Ponte Estaiada, exclusiva para automóveis, fomos todos surpreendidos com o corte de árvores centenárias e a notícia de 1,3 bilhão de reais para ampliação da Marginal Tietê para mais automóveis. Junto com essa operação a prefeitura e o governo aproveitam para remover do mapa toda favela que encontrarem em seu caminho, empurrando comunidades inteiras para regiões distantes e provocando maiores deslocamentos no transporte coletivo caro e precário, além de impossibilitar cada vez mais os deslocamentos ao trabalho a pé ou de bicicleta.

Um dos principais projetos da prefeitura de São Paulo é um parque que se estenderá da Avenida Roberto Marinho (não por acaso área da Rede Globo de Televisão, dos luxuosos escritórios da Berrini) até a Rodovia dos Imigrantes, com um túnel para automóveis (custo total previsto de 2,2 bilhões). Para a sua construção esse parque/túnel irá despejar 14 favelas e mais de 8 mil famílias.

Assim, o dinheiro “público” será destinado mais uma vez para a circulação (e engarrafamento) de carros, tal como aconteceu na remoção progressiva do Jardim Edite em função da *Operação Urbana Águas Espraiadas* e da Ponte Estaiada.

Na região de Parelheiros, as reivindicações por ruas asfaltadas foram negadas porque são necessários estudos de “asfalto ecológico”. Não haverá trem com a mesma justificativa ambiental. No entanto, ali o Rodoanel segue a todo vapor. Para sanar os desastres ecológicos implicados no Rodoanel e na ampliação da marginal o governo do Estado divulga o “maior parque linear do mundo” nas margens do Tietê, que prevê logo na sua fase inicial o despejo de 3,1 mil famílias. É como se as pessoas fossem um problema para o meio-ambiente. Ocorre que essas pessoas só se tornam um problema ao meio-ambiente quando, expulsas de suas casas, ou sem condições financeiras, precisam encontrar um lugar para morar e acabam sendo obrigadas a recorrer a regiões de mananciais. É por causa de políticas elitistas, excludentes e por insuficiência de políticas de Habitação de Interesse Social que essas pessoas se viram como podem.

O Programa Mananciais em curso nas represas Billings e Guarapiranga planeja remover 30 mil pessoas, muitas residentes ali há 40 anos. Aqui é importante explicar que, ao contrário do que o governo possa dizer, essas famílias não são relocadas para lugares melhores. Entre as “políticas públicas” do governo para essas famílias, a mais comum, além da simples destruição de suas casas com escavadeira e homens truculentos, está o cheque-despejo de no máximo R\$ 8 mil para as famílias “retornarem às suas cidades de origem” ou comprarem um barraco em uma favela. Os condomínios de luxo junto das represas não serão removidos, é claro. Por que não mostram essas coisas nas propagandas? Por que mostram uma propaganda cheia de arvorezinhas lindas ao invés de mostrar as árvores gigantes sendo cortadas?

→ ver os vídeos *Aqui quem faz o tempo é nós*, sobre o despejo e a resistência do Jardim Toca - <http://passapalavra.info/?p=10757> e *O massacre do MotorSerra*, sobre o corte de árvores na ampliação da marginal - http://www.ciclobr.com.br/diasemcarro/noticias77_O_Massacre_do_MotorSerra.asp

Todas essas iniciativas mascaradas como “ecológicas” consideram a população como algo hostil ao meio ambiente – especialmente os pobres – e não como parte integrante deste. Os verdadeiros vilões – os automóveis, a concentração de renda e a precariedade do transporte público – precisam ser trazidos à tona e atacados. No dia em que houver transporte coletivo gratuito e de qualidade para todos, através de redistribuição de renda, e ligações com meios de transporte como a bicicleta haverá menos emissões de CO₂, menos congestionamentos e muito mais mobilidade.

Uma cidade só existe para quem pode se movimentar por ela.

Movimento Passe Livre

O Movimento Passe Livre (MPL) é um movimento social composto por estudantes secundaristas, universitários, trabalhadores, artistas e pesquisadores que se juntam para discutir e lutar por outro projeto de transporte para a cidade. Construímos um movimento independente e horizontal (sem hierarquia, sem líderes), além de não ter vinculação a nenhum partido político. Nós acreditamos que não devemos esperar por iniciativas e ações de políticos e empresários, e que somente a organização e a iniciativa popular pode gerar mudanças realmente significativas na sociedade. Acreditamos que a forma como a mobilidade é hoje ordenada faz com que as pessoas não se movimentem e atrapalha suas possibilidades de viver com mais liberdade e de se organizar: é por isso que não queremos que os ônibus tenham catracas, que impedem tanta gente de ir e vir em todas as grandes cidades do Brasil.

A catraca que o MPL repudia é também simbólica. Existem catracas invisíveis por todas as partes, limitando o acesso pleno aos espaços e serviços, limitando nossas possibilidades de conhecer, ressignificar e transformar a cidade em que vivemos. A articulação da luta por transporte gratuito com lutas anti-racistas, de gênero, anti-homofóbicas e outras lutas urbanas (renda básica de cidadania, moradia, educação, saúde, cultura, reciclagem, acessibilidade, bicicletada, democratização da mídia etc.) objetiva repensar a cidade em sua totalidade. As catracas estão por toda parte: nossas críticas, proposições e lutas para combatê-las também devem estar. Discuta essas questões com seus amigos e suas amigas, com seu coletivo, na sua escola, no trabalho e com a família. Organize ações em sua região. Entre em contato com o MPL, traga suas idéias e participe!

<http://saopaulo.mpl.org.br>

contato: mpl-sp@riseup.net

acesse também:

<http://tarifazero.org>

<http://apocalipsemotorizado.net>

<http://midia independente.org>

<http://passapalavra.info>

