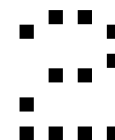


O Movimento Passe Livre (MPL) é um movimento social autônomo. Não temos ligação com nenhum partido político, com nenhuma empresa. Somos pessoas comuns que se juntaram para ficarem mais fortes juntas. Para defender transporte gratuito e uma cidade mais justa ninguém precisa entrar para o nosso movimento. Mas ninguém deve ficar parado, achando que as políticas públicas vão cair do céu ou que Marta ou Kassab vão solucionar os nossos problemas sem a nossa participação. Aquele que se eleger prefeito terá uma responsabilidade grande para assumir, mas a nossa responsabilidade é muito maior. Vamos lutar pelos nossos direitos, nem que para isso a gente tenha que **ocupar as ruas, ocupar os terminais de ônibus, pular catracas, abrir as portas traseiras dos ônibus para não passar pela catraca e ocupar a prefeitura e a câmara de vereadores** até que dêem ouvidos para as nossas propostas. **Nós somos muitos mais do que eles.**

<http://saopaulo.mpl.org.br> [site em construção]



TRANSPORTE PÚBLICO PARA ALÉM DAS ELEIÇÕES

O Movimento Passe Livre (MPL) luta, inicialmente, por uma *política pública*: o passe livre universal. Acreditamos que o transporte é um direito (não uma mercadoria) e que a prefeitura deve dedicar uma parte de seu planejamento e de seu orçamento para custear totalmente o transporte. Da mesma forma como a prefeitura consegue investir R\$ 233 milhões em uma única ponte para automóveis no novo centro econômico da cidade, ela pode investir milhões no transporte coletivo, beneficiando o conjunto da população. Para isso, é necessário que exista vontade política. As soluções técnicas e de financiamento irão aparecer a partir do momento em que houver essa vontade política. O nosso papel, como usuários e usuárias de ônibus e como pessoas que nem sequer podem usar ônibus, por causa das tarifas, é mostrar que essa vontade já existe. Que, no nosso caso, é muito mais que uma vontade: é uma necessidade. No Brasil, aproximadamente 35% da população dos centros urbanos não pode pagar as tarifas de ônibus. São pessoas que não podem sequer estudar em escolas gratuitas, porque não podem pagar o ônibus até a escola. Que têm dificuldades para ir até hospitais em situações de emergência. Que nunca vão a parques e espaços culturais.

O que chamamos de “passe livre” seria a liberdade de toda pessoa andar de ônibus sem ter que pagar uma tarifa, para onde quiser a hora que quiser. Acreditamos que essa liberdade é fundamental para ativar a própria dinâmica da cidade; que a cidade só existe para quem pode se movimentar por ela.

Neste número do jornal PASSE, produzido nas vésperas do segundo turno das eleições para prefeito, queremos mostrar que, independentemente de quem ganhe essas eleições, o transporte público permanecerá como uma causa urgente. Para nós nada importam as propagandas personalistas de Marta e de Kassab – nem acabaram as eleições e já não agüentamos olhar para as suas caras e bocas. Ganhe quem ganhar, o que queremos é uma prefeitura disposta a escutar as nossas necessidades e, mais que isso, que abra espaços de participação popular. Não queremos apenas ser consultados, queremos participar das tomadas de decisões que nos dizem respeito. Não queremos que decidam como deve ser a cidade por nós, principalmente porque a grande maioria dos candidatos sequer utilizam o transporte coletivo em seu cotidiano e nada sabem da nossa realidade. Queremos que eles assumam a responsabilidade de governar para todos, de administrar de maneira mais justa o dinheiro público. Queremos que respeitem os nossos direitos e que façam políticas públicas de verdade. A constituição diz que o transporte é um direito e esse direito deve ser praticado.

POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE

No atual sistema de governo, dependemos de iniciativas parlamentares para que uma política pública seja proposta e executada. Aos que pensam que é impossível algum governante propor uma política pública que preste, vamos contar uma historinha que aconteceu entre 1990 e 1992 em São Paulo. Nesses anos um engenheiro chamado Lúcio Gregori foi secretário municipal de Transportes (gestão Luiza Erundina) e apresentou dois projetos muito corajosos:

1. Municipalização

Lei aplicada em 1991, a municipalização dos ônibus de São Paulo corrigiu uma distorção neste setor: o transporte que antes era gerido e planejado por empresas privadas passou a ser de inteira responsabilidade do poder público. O controle sobre a planilha de custos, itinerários e preços passaram a ser decididos fora dos gabinetes empresariais, apesar de as empresas ainda serem proprietárias dos ônibus. Esta lei foi cortada durante a prefeitura de Marta Suplicy (ver nas próximas páginas o que fizeram os candidatos na condição de prefeitos), mas é importante entendermos que a municipalização preparava terreno para algo muito maior, a Tarifa Zero, o outro projeto proposto por Lúcio Gregori.

2. Tarifa Zero

Lúcio defendia que uma coisa era o *custo do sistema de transporte* (terminais, corredores, gasolina, óleo, funcionários etc.) e outra coisa era o *preço da tarifa*. Essas duas coisas precisavam ser separadas. O *custo* do transporte seria pago através de um **fundo municipal de transporte** e a tarifa seria gratuita (deixaria de existir). “Perguntaram se eu estava propondo ônibus de graça para todas as pessoas. Não era ônibus de graça, esse ônibus teria um custo. Mas era um ônibus com tarifa zero”, conta Lúcio. A prefeitura contrataria o serviço de algumas empresas de ônibus, por um valor pré-estabelecido em seu orçamento, de modo que a tarifa deixasse de ser o determinante da qualidade e do acesso a este serviço (através da municipalização, vista anteriormente).

Para arrecadar dinheiro para o fundo municipal de transporte Lúcio e sua equipe de técnicos propuseram uma *reforma na cobrança de impostos “progressivos”* (impostos que aumentam proporcionalmente, por exemplo o IPVA: quanto mais caro o carro da pessoa, maior o IPVA). No caso específico desta proposta (podem haver outras soluções para arrecadar dinheiro), haveria um aumento na taxa de IPTU de bancos, terrenos não utilizados, além de uma maior tributação para empresas. Desta forma, além de propor um *transporte público de verdade*, sem exclusão das pessoas que não têm como pagar por este serviço, a Tarifa Zero significaria uma *redistribuição de renda*. Não seriam

mais os usuários e as usuárias de ônibus a pagar por este serviço, mas os setores mais ricos da sociedade.

Trouxemos este breve histórico para mostrar que é possível um governante propor políticas públicas que atendam aos reais interesses da população. Ao mesmo tempo, como ocorreu no caso da Tarifa Zero, estas propostas dificilmente são aprovadas por nossos vereadores, deputados etc. Este projeto não foi nem ao menos votado, pois a maior parte dos políticos considerou a proposta absurda. As pesquisas da época mostraram que 65,3% da população aprovava a Tarifa Zero, mas, apesar desta aprovação, as pessoas não saíram nas ruas para pressionar os vereadores, faltou *mobilização popular* para exigir que o projeto fosse votado e aplicado. Hoje isso precisa ser diferente...

AÇÃO DIRETA

Antes, durante e após as eleições nós do Movimento Passe Livre vamos continuar pressionando os governos por um transporte público gratuito e de qualidade. Fazemos isso através de manifestações de rua, debates, mostras de vídeo e jornais como este. Atuamos de maneira direta, forçando o governo a adotar políticas para o povo e não em favor de interesses próprios, que é exatamente o que observamos quando os candidatos utilizam obras públicas apenas como instrumento de campanha eleitoral. Mas tão importante quanto lutar por políticas públicas, ou muito mais importante, é as pessoas se auto-organizarem. No lugar destes representantes, que não nos representam, precisamos fazer com as nossas próprias mãos o que achamos que deve ser feito.

Uma primeira sugestão é que cada pessoa interessada em uma cidade diferente e mais justa organize conversas na sua comunidade sobre como deveria ser um serviço público, sobre os seus direitos e a importância do transporte coletivo nas suas vidas. Que discutam sobre a própria organização da cidade (moradores das periferias sentem de forma mais aguda o que significa um sistema de transporte ruim e excludente). Outra sugestão é as pessoas se organizarem *de igual para igual*, de modo que todos e todas tenham o mesmo poder de participação e decisão. Afinal, se estamos juntos por um objetivo *comum*, não há porque disputar posições, disputar poder, querer estar acima de outras pessoas. Não podemos repetir os mesmos vícios e erros dos políticos que conhecemos, que não realizam nenhum tipo de debate efetivo com a população e se isolam da realidade nos prédios da câmara e da prefeitura. Existe algo mais forte nos aproximando, que é a possibilidade de sermos responsáveis pelas nossas próprias vidas (isso é o que chamamos de “autonomia”) e a crença em um mundo mais justo para todos e todas.

GESTÃO MARTA

Marta e empresários de ônibus travam disputa e as empresas ameaçam deixar o sistema. Por fim, Marta cede às pressões e põe fim à municipalização do transporte.

Zarattini (secretário de Transportes) é acusado de desviar R\$ 1 milhão para viagens/empresas e presta depoimentos à Câmara de Vereadores. O secretário é retirado do cargo e a oposição faz pressão pela abertura de uma CPI dos Transportes, barrada pelo PT.

Aumento da tarifa de ônibus urbanos, que passa de R\$ 1,40 para R\$ 1,70.

Intervenção da prefeitura contra os perueiros. Gilmar Tatto (secretário de Governo) e perueiros em conflito constante. Carros da SPTrans são depredados. Governo e perueiros não chegam a um acordo, principalmente no que se refere ao repasse dos valores da prefeitura para as cooperativas que prestam esse serviço.

Nova greve de transportes e a cidade permanece sem ônibus por vários dias. Marta faz referências ao "crime organizado" da máfia dos transportes.

Implementação de cinco corredores de ônibus: Pirituba/Lapa/Centro (15 km), Campo Limpo/Rebouças/Centro (12 km), Ibirapuera (6 km), Parelheiros/Rio Bonito/Sto. Amaro (27 km) e Jardim Ângela/Guarapiranga/Sto. Amaro (8km).

Bilhete Único, após muitas conversações, é finalmente implementado na cidade. Alguns problemas em sua operação inicial (como a validação do bilhete) causam um verdadeiro caos no sistema de transporte coletivo. Após alguns meses de funcionamento, o Bilhete Único ganha 80% de aprovação da população.

Na campanha atual o programa de governo de **Marta promete a construção de 47,4 km de metrô, 228 km de corredores e 8 novos terminais de ônibus**. No caso do metrô foram pensadas extensões da Linha 4 até Vila Maria; da Linha 5 até Hospital M'Boi Mirim e Santa Cruz; da Linha 3 até Freguesia do Ó; da Linha 2 até Cerro Corá e Sapopemba. Marta não defendeu a gratuidade no transporte.

GESTÃO KASSAB

Aumento da tarifa de ônibus, que passa de de R\$ 2,00 para R\$ 2,30. No ano anterior, na gestão Serra, a tarifa já havia aumentado de R\$ 1,70 para R\$ 2,00. Kassab aumentou a passagem em 15%, sendo que o valor do IPCA (inflação) do período foi de 6,9% . Desta forma, ele equiparou o preço do ônibus ao do metrô, que foi reajustado em 9,5%. Este aumento teve resistência da população, que fez manifestações diárias nas ruas do centro da cidade e expôs de forma negativa a gestão Kassab.

Extinção e alteração de diversas linhas de ônibus. Só no Grajaú (Zona Sul) 27 linhas sofreram alterações. Ali todas as ligações diretas ao Centro fora extintas: agora as pessoas se espremem do Terminal Grajaú ao Centro em um ou dois ônibus; antes contavam com aproximadamente 6 linhas para fazer esse trajeto. Exemplo de linhas extintas: Jardim Gaivotas - Metrô Ana Rosa, 5630/10 Jardim Eliana - Metrô Brás.

Aceleração da construção do Expresso Tiradentes. Até agora foram gastos R\$ 675 milhões na obra e estão previstos mais R\$ 650 milhões. Um gasto de aproximadamente R\$ 80 milhões por cada quilômetro, sem que a população saiba como exatamente é usado todo esse dinheiro.

Fim da possibilidade de recarregar o bilhete único na catraca.

Criação do Bilhete Amigão nos finais de semana (8 horas de uso com o preço de uma tarifa).

Restrição do Bilhete do Idoso. Agora o usuário tem um minuto para girar a catraca e pode perder a passagem caso o cobrador demore para reconhecer a foto do usuário no bilhete.

Restrição da circulação de caminhões em áreas estratégicas da cidade entre 5h e 21h (segunda a sexta) e entre 10h e 14h (aos sábados).

Pouco antes das eleições é ampliado para três horas o tempo de integração gratuito (do uso do bilhete único), embora esse benefício não seja válido para o Vale-Transporte e o Bilhete de Estudante.

Durante a campanha eleitoral **Kassab promete não aumentar as tarifas de ônibus em 2008 e em 2009 e afirma que é favorável à gratuidade nos ônibus** mas que, na sua opinião pessoal, não seria possível aplicá-la.