

Movimentos sociais pelo transporte coletivo no Brasil: manifestações, estratégias de luta e desafios

Social movements by public transport in Brazil: events, coping strategies and challenges

Kader Carvalho Assad*
Imar Domingos Queiróz**

Resumo:

O artigo trata dos movimentos sociais pelo transporte coletivo no Brasil, enfatizando suas trajetórias, agendas e estratégias de luta pelo acesso ao transporte, entendido como condição imprescindível não apenas para a democratização do espaço urbano, mas também para o acesso aos direitos civis, políticos, sociais, econômicos, culturais e ambientais. A revisão de literatura revela que, na trajetória analisada, os movimentos pelo transporte recorreram a diferentes estratégias: de manifestações espontâneas como os quebra-quebras e interdição de vias públicas à organização em coletivos abertos e descentralizados; de reivindicações contra o aumento no preço das passagens e protestos contra as péssimas condições de manutenção dos veículos à luta pela gratuidade e estatização do sistema, revelando assim o caráter radical e anticapitalista que adquiriram as lutas desencadeadas nos últimos anos.

Palavras-chave: Movimentos sociais; Estado; Políticas de transporte; Transporte coletivo; Movimento pelo transporte.

Abstract:

The article deals with the social movements by public transport in Brazil, emphasizing their trajectories, agendas and strategies of struggle for access to transport continues as a precondition not only for democratization of the urban space, but also for access to civil, political, social, economic, cultural and environmental. A literature review reveals that the trajectory analyzed the movements by transport resorted to different strategies: the spontaneous demonstrations as the smashing and interdiction of public roads in the organization open and decentralized collective; claims against the increase in air fares and protests against poor conditions of vehicle maintenance to the struggle for gratuity and nationalization of the system, thus revealing the radical and anti-capitalist character that acquire the triggered fights in recent years.

Key words: Social movements; State transport policy; Public transport; Movement for transport.

* Universidade Federal de Mato Grosso. Graduação em Administração pela Universidade Federal de Mato Grosso e Mestrado em Política Social pelo Programa de Pós-graduação em Política Social da Universidade Federal de Mato Grosso. E-mail: kader_c_assad@hotmail.com

** Universidade Federal de Mato Grosso. Doutora em Sociologia Política pela Universidade Federal de Santa Catarina. Professora do Departamento de Serviço Social e do Programa de Pós-Graduação em Política Social da Universidade Federal de Mato Grosso. E-mail: imarqueiroz@hotmail.com

Introdução

O mês de junho de 2013 ficou marcado pelo grande levante da população brasileira, com milhares de pessoas ocupando as ruas em todo o país para protestar e mostrar sua indignação. Essas manifestações foram motivadas pelas mais diversas pautas: efetivação dos direitos sociais, com ampliação do acesso e melhoria dos serviços públicos - educação, saúde, segurança pública e a inclusão, influenciada pela mídia, da pauta contra a corrupção e a impunidade.

A fagulha desse processo teve origem nas manifestações dos movimentos sociais pelo transporte coletivo, que foram às ruas por conta do aumento da passagem nas principais capitais brasileiras como São Paulo, Rio de Janeiro, Florianópolis, Goiânia entre outras, que, após sofrerem grande repressão do Estado por meio de suas forças repressivas, acabaram potencializando suas pautas e adquirindo proporções inimagináveis.

Carlos Vainer (2013, p. 36), em artigo elaborado especialmente para análise dos acontecimentos de junho 2013, recorre a seguinte frase “uma fagulha pode incendiar uma pradaria”, de Mao Tse-Tung, para afirmar que no Brasil tal incêndio só foi possível pelas condições que se encontrava a pradaria, e que, em sua opinião, estava seca, pronta para queimar.

O movimento pelo transporte coletivo certamente foi a fagulha para os acontecimentos de junho de 2013, mas a propagação das manifestações só foi possível pelas condições em que se encontravam o país, ou seja, num cenário regido pelo capital monopolista, no qual a cidade agudiza suas contradições expressando um desenvolvimento acompanhado de crescente desigualdade social, violência urbana, favelização, degradação ambiental, serviços públicos precários entre outros, a fim de atender à lógica do mercado; um país que mesmo após a “redemocratização” apresenta características claras de um Estado patrimonialista. Um Estado que se esforça cada vez mais para atender às necessidades do capital em detrimento das necessidades do trabalhador. Exemplo disso, foram as edições dos megaeventos da Copa das Confederações em 2013 e da Copa do Mundo de 2014, que revelaram claramente o papel do Estado como ferramenta de criação de políticas beneficiadoras do grande capital, como a aprovação da Lei Geral da Copa, as remoções forçadas e a limpeza étnica e social das áreas que receberam investimentos para os eventos (VAINER, 2013).

Foram exatamente o impacto das manifestações recentes desencadeadas pelos movimentos sociais e sujeitos coletivos constituídos em torno do transporte coletivo na cena pública brasileira e a função estratégica do transporte público na sociedade de classes que nos motivaram a analisar as lutas pelo transporte coletivo no Brasil. No presente estudo, buscamos reconstituir, a partir da literatura sobre a temática, a gênese e a trajetória desses movimentos, suas formas de organização, agendas, estratégias de luta, e os embates presentes nas relações que estabeleceram com o Estado, desvelando assim, o caráter antagônico contido em tais lutas.

Dessa forma, partimos do pressuposto de que os movimentos sociais são lutas sociais decorrentes das contradições sociais inerentes à sociedade de classes, que influenciam e são influenciados pelas diferentes conjunturas – econômicas, políticas, sociais e culturais. Nesse processo, sofrem alterações em sua dinâmica, agenda e identidade ao mesmo tempo que influenciam e modificam as instituições e as práticas sociais.

O transporte público como elemento constitutivo da sociedade capitalista

Importa, inicialmente, esclarecer que o transporte público é aqui entendido como um produto histórico que se desenvolveu por meio de inúmeras determinações e sua implementação e funcionamento, embora resultantes das lutas sociais da classe trabalhadora, visa atender, em última instância, aos interesses do modo de produção vigente, sendo moldado cada vez mais por esse modo de produção.

Para o modo de produção capitalista, o transporte tem um papel fundamental, desde a superação do sistema feudal à realização da revolução burguesa. O capitalismo não teria sido possível sem um grande investimento no transporte do excedente produzido no campo para as feiras onde aconteciam as trocas de mercadorias, o que possibilitou o surgimento dos grandes centros comerciais na Europa. Investiu-se em embarcações, descobertas de rotas marítimas, construção de portos e melhorias nas condições das estradas entre outras coisas. Esses investimentos foram fundamentais para engrenar mais tarde o processo de produção capitalista (produção, distribuição, troca e consumo). Afinal, a circulação é de suma importância para o capitalismo, desde o momento que a mercadoria é produzida até o momento de seu consumo (MARX; ENGELS, 2008; HUBERMAN, 1979).

Desse modo, quando falamos de transporte estamos nos referindo tanto ao transporte de mercadorias “bens de consumo” quanto ao transporte de outra mercadoria também fundamental para o funcionamento do sistema, o transporte da mercadoria “força de trabalho”, ou seja, o transporte do trabalhador de sua residência até o local da produção e vice-versa.

O transporte da força de trabalho, que é o que nos interessa neste estudo, ocorre desde a retirada do trabalhador do campo para os grandes centros urbanos¹ até o transporte dentro do próprio espaço urbano, responsável por levar o trabalhador de suas residências a seus postos de trabalho, “A mercadoria força de trabalho indispensável à produção e obtenção da mais-valia deve, portanto, ser disponibilizada ao capital onde a produção se realiza” (CARDOSO, 2008, p. 59).

Exposto isso, concordamos com Vasconcellos (2001, p. 27) quando afirma que o transporte ou circulação “é uma necessidade física relacionada às necessidades de reprodução de grupos e classes sociais, que por sua vez são condicionadas por fatores sociais, econômicos, políticos e culturais que variam de uma sociedade para outra”.

Vasconcellos (2001, p. 81) esclarece esse processo dizendo que,

De um ponto de vista econômico restrito, o capital agiliza sua rotatividade para aumentar a velocidade de acumulação. Duas condições de transporte são necessárias para alcançar este objetivo. Primeiro, a entrega rápida de materiais e produtos acabados precisa ser garantida por meios adequados de transporte e circulação. Segundo, a força de trabalho precisa estar disponível nos postos de trabalho durante a jornada útil, o que é garantido pela disponibilidade de meios públicos de transporte e de meios privados para grupos selecionados.

Em síntese, o transporte é fundamental para o modo de produção capitalista e seu funcionamento não foge às contradições intrínsecas desse modo de produção. Da contradição central do sistema, que é a contradição entre capital vs trabalho, temos um de seus derivados a questão urbana. No espaço urbano, enquanto a classe trabalhadora busca melhores condições de vida, o capital busca melhores formas de extração de mais-valia dos trabalhadores.

¹ No Brasil, os famosos “paus-de-arara”, veículos responsáveis por levar boa parte dos trabalhadores do sertão nordestino para as grandes capitais como São Paulo, podem ser vistos como exemplos emblemáticos desse processo e das condições de transportes oferecidas à classe trabalhadora no país. Nos dias atuais, e em certa medida, essa situação pode ser observada no transporte dos trabalhadores identificados em condições de trabalho análogas ao trabalho escravo em várias regiões.

Nesse sentido, o conflito na área do transporte coletivo também acontece. Em suas reflexões sobre a questão Vasconcellos (2001, p. 81) observa que:

A disponibilidade do transporte público não significa necessariamente bons serviços, mas apenas que o serviço disponível transporta os trabalhadores de suas casas até os postos de trabalho. Desde que as condições efetivas de transporte sejam aceitas pelos trabalhadores e que não ocorram movimentos de aumentos de salário para compensar os custos de transporte, o capital não tem motivos para melhorar o transporte. Mesmo quando as pressões ocorrem, o Estado pode ser chamado a usar recursos públicos para melhorar os serviços, livrando o capital de investimentos adicionais.

Entendendo isso, pode-se concluir que as políticas de transporte aos moldes do atual sistema econômico são ofertadas para atender ao máximo às necessidades do capital e o mínimo às necessidades do trabalhador.

Na administração dessas políticas está o Estado, que historicamente vem gerindo o transporte de forma a atender aos interesses da classe dominante. Cabe ao Estado, além de oferecer toda a estrutura para a produção de mercadorias, oferecer também a estrutura para a troca, distribuição e consumo, produzida para que o ciclo de produção capitalista se complete.

Contemporaneamente, o transporte assume importância ainda maior para a sustentação do modo de produção capitalista. Como afirma Löwy (2014), “O carro continua sendo, desde o fordismo até hoje, a mercadoria de destaque do sistema capitalista mundial”. Nesse contexto, o Estado administra os espaços urbanos de forma a garantir a circulação e facilitar o consumo de automóveis e o transporte individual de passageiros é tratado como prioridade em detrimento do transporte coletivo.

Partindo desta lógica, o transporte coletivo de passageiros deve ser ofertado para atender às necessidades do mercado, dando mobilidade à força de trabalho, mas sem atrapalhar a indústria automobilística. As contradições que se apresentam no transporte, mais especificamente no transporte coletivo, fazem parte de um grupo de contradições contidas na questão urbana, em que o transporte é apenas um dos problemas enfrentados pela classe trabalhadora, ao lado da habitação, saneamento, educação, saúde, alimentação entre outros.

Após abordar a função do transporte e sua importância para o sistema capitalista, o item a seguir trata das políticas de transporte adotadas no Brasil, com ênfase para as respostas estatais nas conjunturas mais recentes.

As políticas de transporte no Brasil

Se a produção de automóveis continua sendo, desde o fordismo até hoje, a mercadoria de destaque do sistema capitalista mundial, como afirmou Löwy (2014), no Brasil não é diferente, já que o que motivou o desenvolvimento industrial no país foram as indústrias automotivas com a chegada, a partir de 1950, da Volkswagen, Chrysler e Mercedes-Benz. À época, o então presidente Juscelino Kubischek, em seu plano de desenvolvimento “50 anos em 5”, deu prioridade à construção de rodovias em detrimento das ferrovias. Uma política claramente subordinada aos interesses das montadoras de automóveis. Como resultado disso, a matriz rodoviária constitui hoje a principal via de transporte no país, movimentando 60% das cargas e 90% de todos os passageiros (GODEIRO, 2012).

A indústria automobilística foi e continua sendo um dos principais capitais operantes no país, da mesma forma a lógica foi, e ainda é, que as políticas desenvolvidas pelo Estado acontecessem para fornecer uma estrutura necessária para a acumulação de capital dessas empresas. Dessa forma, o investimento no consumo do transporte individual tem sido prioridade em detrimento do investimento no transporte coletivo.

Em relação a esse aspecto Cardoso (2008, p.56) afirma que:

Nas últimas décadas, observou-se a transformação das maiores cidades brasileiras, e principalmente de São Paulo, em espaços eficientes para o automóvel. A frota de automóveis cresceu substancialmente, alardeada como única alternativa eficiente de transporte para as populações de níveis de renda mais alto. O sistema viário sofreu ampliações e adaptações, órgãos públicos foram implantados para garantir boas condições de fluidez para o automóvel. Dessa maneira formou-se a base para a implantação de uma cultura voltada a este modo de transporte, capaz de consumir um nível elevado de recursos.

É importante salientar que não é só com políticas de infraestrutura que o Estado incentiva o consumo desenfreado do automóvel, o incentivo está presente também no processo de troca, por meio de isenções e subsídios diretos do governo federal, como a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para a aquisição de veículos de baixa cilindrada e, em nível estadual, a redução do preço do licenciamento e do IPVA concedidos aos usuários de automóveis.

A prioridade ao transporte individual com a execução de obras de infraestrutura dedicadas à circulação de automóveis e as isenções e subsídios são, para Maricato (2013,

p.25), “Verdadeiros assaltos aos cofres públicos [e] não guardam qualquer ligação com a racionalidade da mobilidade urbana”. A autora observa ainda que

A desoneração dos automóveis somados à ruína do transporte coletivo fez dobrar o número de carros nas cidades. Em 2001, o número de automóveis em doze metrópoles brasileiras era de 11,5 milhões; em 2011, subiu para 20,5 milhões. Nesse mesmo período e nessa mesma cidade, o número de motos passou 4,5 milhões para 18,3 milhões (MARICATO, 2013, p. 25).

Para Rolnik (2013), os carros particulares, que transportam apenas 28% dos paulistanos, ocupam cerca de 80% do espaço das vias, enquanto os ônibus de linha e fretados, que transportam 68% da população, ocupam somente 8% desse espaço.

O investimento em transporte individual em detrimento do transporte coletivo ocorreu de forma gradual, como se pode observar nos estudos de Godeiro (2012, p. 38). Segundo este autor, “Na década de 1970, os investimentos em transportes alcançaram 1,5% do PIB. No governo de FHC se gastou, por ano, 0,3% do PIB com transporte. O governo Lula manteve esse índice durante seus dois mandatos”, demonstrando uma diminuição no investimento. Ao analisar o Rio de Janeiro, o autor ainda mostra que “enquanto o bonde e o trem transportavam 70% dos passageiros em 1950, em 2004 o trem e metrô transportam apenas 7% dos passageiros” (GODEIRO, 2012, p. 38). Outro dado importante apontado pelo autor supracitado diz respeito ao retrocesso no número de trabalhadores ferroviários no país, que em 1956 era composto por 215 mil funcionários, e em 2007 passa a ter apenas 27 mil, quase o mesmo tanto de funcionários existentes em 1904.

Vasconcelos (2012) afirma que enquanto o transporte individual recebe isenções e subsídios da ordem de R\$ 16 bilhões por ano, o transporte coletivo recebe R\$ 2 bilhões representando uma relação de 8 para 1.

O resultado dessas políticas tem sido catastrófico. Em artigo intitulado, “Transporte urbano no Brasil: 2% do PIB para solucionar a crise da matriz metroviária”, Godeiro (2012, p. 36) apresenta alguns dados interessantes sobre os problemas relacionados ao transporte. Segundo ele, “No Brasil realizam 150 milhões de viagens por dia. Destes, 59% são motorizados e somente 3% são de metrô e trem. Surpreendentemente, 38% das viagens são feitas a pé”. Sua pesquisa aponta ainda que

[...] a matriz rodoviária é responsável por 40 mil mortes por ano no Brasil, vítimas de acidente de trânsito, segundo a ANTT (Agência Nacional de Transportes

Terrestres). Este é o resultado da matriz rodoviária que já possui uma frota de 34,8 milhões de veículos, um veículo para cada 5 habitantes, de acordo com os números de 2011. Segundo a mesma agência, o prejuízo com o congestionamento nas 10 maiores cidades brasileiras é de R\$ 460 bilhões por ano (13% do PIB do Brasil), valor que, investido no transporte público, resolveria o caos do trânsito nas grandes cidades brasileiras. Em 2009 produziu um recorde de engarrafamento em São Paulo de 293 quilômetros, congestionamento equivalente à distância entre Natal e Recife (GODEIRO, 2012, p. 36).

Quanto aos problemas com congestionamento, Maricato (2013, p. 25) afirma que

A velocidade média dos automóveis em São Paulo, medida entre as 17h e 20h em junho de 2012, foi de 7,6 km/h, ou seja, quase igual a da caminhada a pé. Durante o período da manhã, a velocidade média sobe para 20 km/h – ou seja, a mesma de uma bicicleta.

De acordo Rolnik (2013), “Todos os dias, os paulistanos gastam, em média, 2h e 42 minutos para se locomover na cidade. Por mês, são dois dias e seis horas passados no trânsito. Por ano, chegamos a passar, em média, 27 dias presos em congestionamentos”. O resultado da pesquisa realizada pela autora revelou que “o tempo gasto pelos usuários de transporte público em seus deslocamentos é 2,13 vezes maior do que o de quem usa o transporte individual” (ROLNIK, 2013).

Outro problema que surge dessa lógica de priorizar o transporte individual está nas consequências na saúde da população e da Terra. Vasconcellos (2012), com dados de 2010, afirma que “o transporte individual foi responsável por 87% das emissões de poluentes locais (que afetam a saúde das pessoas) e por 64% das emissões de dióxido de carbono (CO₂), principal poluente do efeito estufa, que afeta a saúde da terra”.

Um representante do Movimento Passe Livre (MPL) em entrevista a Peduzzi, em julho de 2013, afirma que o incentivo ao uso de transportes individuais, principalmente ao uso de motos, provocou, além do aumento da poluição e de acidentes, o aumento nos gastos com saúde pública.

Dados do Ministério da Saúde mostram que, em 2010, 42.844 pessoas morreram nas estradas e ruas do país. Deste total, 10.820 acidentes envolveram motos. No mesmo ano, o gasto total do Sistema Único de Saúde (SUS) com acidentes de trânsito foi R\$ 187 milhões. Só com internação de motociclistas foram gastos R\$ 85,5 milhões (PEDUZZI, 2014).

Em seus estudos sobre o transporte, Vasconcellos (2012) afirma que

[...] motos poluem 15 vezes mais e gastam 2 vezes mais energia por passageiro que os ônibus, ao passo que os automóveis poluem 11 vezes mais e gastam 4,5

vezes mais energia. Quanto aos acidentes, as motocicletas têm um custo 19 vezes superior ao do ônibus, enquanto o valor para os autos é de 2,7 vezes.

Segundo o mesmo autor, com esses números, o Brasil está com índices entre 4 e 6 vezes superiores aos dos países desenvolvidos por habitante, sendo que especialmente a partir dos anos 2000, o incentivo à universalização do uso da motocicleta, sem os devidos cuidados com a segurança dos seus usuários, levou à morte de 72 mil pessoas, uma das maiores tragédias sociais do Brasil (VASCONCELLOS, 2012).

De acordo com a Constituição Federal de 1988, o transporte público constitui um serviço público essencial, assim como os serviços de saúde e educação, até porque, como afirma Gohn (2010, p. 80), o transporte “é vital para o dia a dia de um país, em todas as suas modalidades, e atinge a todas as classes e camadas sociais. É um fator importante, e que colabora na definição das condições de vida da população na cidade”.

Ainda que os problemas de mobilidade afetem de forma geral a sociedade, ou seja, de forma direta ou indireta atinja a todos, Maricato (2013, p. 24) chama a atenção para o fato de que “é das camadas de renda mais baixas que vai cobrar o maior preço em imobilidade”.

Essa imobilidade bloqueia os cidadãos de baixa renda à vida social, deixando-os sem acesso à cultura, lazer ou entretenimento, “privilégios” apenas de quem possui carro e renda mais elevada. Uma família de quatro pessoas residente na periferia de Cuiabá/MT que queira ir a um evento no centro da cidade, por exemplo, gastará um total de R\$ 24,80, inviável para as famílias que sobrevivem com R\$ 778,00 mensais apenas.

Para Vasconcellos (2001, p. 12),

As políticas de transporte urbano constituem um instrumento muito importante para apoiar o gerenciamento do crescimento urbano e a melhor distribuição da riqueza, o que não pode ser feito dentro dos parâmetros atuais. Na realidade, as metodologias disponíveis têm sido utilizadas para reproduzir as desigualdades, para orientar um crescimento urbano ineficiente em termos ambientais e excludente em termos sociais.

As situações anteriormente mencionadas expressam o colapso do transporte urbano de passageiros no Brasil, resultado dos baixos investimentos no setor, investimentos que obedecem a lógica do capital.

A gestão desse transporte envolve interesses de diversos setores, entre eles: as grandes empresas automobilísticas; empresas privadas que oferecem o serviço de

transporte coletivo; empresas da construção civil que atuam na realização de obras de mobilidade; políticos do poder executivo e legislativo; órgãos reguladores; trabalhadores do setor de transporte (motoristas, cobradores, mecânicos); usuários do serviço, entre outros. O resultado desse conflito de interesses tem sido a precária condição de transporte, que é oferecido a um custo muito alto para o usuário, uma vez que o responsável por essa política, o Estado, está sujeito às forças do mercado.

O transporte, assim como outras políticas sociais no Brasil, nas palavras de Cardoso (2008, p. 11) “passa a viver, mais do que nunca, em torno do limite de fazer algo pela pobreza desde que não diminua a capacidade de pagar juros da dívida pública”. O autor aponta ainda, e acreditamos que o quadro não tenha se alterado, as seguintes tendências do Estado para com as políticas sociais.

(1) A descentralização, mais conhecida como municipalização dos serviços públicos e encargos, mas não do orçamento, antes empenhado neste serviço, assim como do poder decisório. Tendência esta, sempre associada à privatização de serviços e empresas públicas rentáveis; (2) A política dos mínimos sociais (renda mínima, bolsa escola, etc.) que busca amenizar conflitos e permitir a “sobrevivência” da população pauperizada; (3) A multiplicação das parcerias público/privado (PPPs), agora traduzidas em Lei (Nº 11.688, de 19 de Maio de 2004), para desenvolvimento de qualquer obra “pública” de impacto social ou importante para o desenvolvimento econômico do país (CARDOSO, 2008, p. 11).

No que se refere ao transporte coletivo, com a municipalização, o governo federal afasta-se cada vez mais da questão, direcionando os recursos federais e as fontes do Orçamento Geral da União e do BNDES apenas às obras de grande porte como ferrovias, metrô, corredores de ônibus etc. Outras fontes de renda que poderiam contribuir no transporte como Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito (Funset) e o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) foram contingenciados pelo Ministério da Fazenda. Até mesmo arrecadações que por lei deveriam ser destinadas ao transporte não têm sido destinadas para tal. Exemplo disso são os recursos provenientes da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE). De acordo com o artigo 177 da Constituição, eles se limitam a investimentos no setor de transporte, porém, entre 2002 e 2008, a arrecadação total do CIDE foi de R\$ 51,8 bilhões e o governo investiu apenas R\$ 19,9 bilhões (GODEIRO, 2012; VASCONCELLOS, 2012).

O poder de decisão e a gestão do transporte coletivo estão sob responsabilidade das prefeituras, tendo o poder político nos municípios (executivo e legislativo) controle enorme

sobre os serviços prestados, o qual torna evidente os contratos precários de concessão na maioria das cidades que necessitam de transporte coletivo, com as empresas prestadoras do serviço praticamente livres de auditorias públicas, passando apenas por procedimentos formais mínimos de contabilidade.

As Parcerias Público Privado (PPP) no transporte coletivo se transformam em um negócio praticamente sem risco para os empresários. Nesse processo, o poder público em geral fica responsável por todo o investimento em infraestrutura, não lucrativo, deixando para as empresas apenas as atividades de grande retorno financeiro.

Um ponto interessante a ser observado é que grande parte dessas empresas são ou foram grandes patrocinadoras de campanhas eleitorais de candidatos a prefeitos e vereadores, deixando claro aquilo que Chico Buarque diz em uma de suas canções “*Quem paga a banda escolhe a música*”. Dessa forma, mais tarde os políticos eleitos terão que compensar o investimento dos empresários em suas campanhas.

As políticas aqui abordadas deixam explícitas a necessidade de se romper com esse padrão insustentável de mobilidade, e priorizar uma política de transporte coletivo gratuito.

A implantação do transporte coletivo gratuito mexe não apenas com a tarifa, mas com toda a lógica econômica, política, social e cultural da cidade, modificando, inclusive sua organização. No entanto, estamos longe de uma transformação efetiva do sistema. Essa transformação só será possível com a mudança de perspectiva na sua concepção e gestão, concepção segundo a qual a mobilidade humana no espaço urbano não seja vista como mercadoria, visão predominante na sociedade brasileira.

As mobilizações e lutas sociais pelo transporte coletivo

É no seio das contradições que surgem os movimentos sociais pelo transporte coletivo. Nos últimos anos, esses movimentos têm chamado atenção com manifestações na cena pública em várias partes do país, como em Salvador, em 2003, onde os estudantes pularam os muros das escolas para protestar contra o aumento da passagem. Esse movimento ficou conhecido como a Revolta do Buzu e parou a capital baiana por quase uma semana.

Os acontecimentos de Salvador constituem um marco para a formação e organização dos movimentos pelo transporte coletivo que explodiram em 2013 por todo o país. Ao ser

registrada em documentário, distribuído às escolas de ensino médio pelo país, a Revolta do Buzu de 2003 inspirou a organização de coletivos em outras cidades para discutir o transporte público e a possibilidade de sua gratuidade. De acordo com o Movimento Passe Livre (2013, p. 14),

Os mesmos estudantes que assistiram àquelas imagens e as debateram pulariam os muros de suas escolas pouco tempo depois, para se juntar às manifestações da Revolta da Catraca, em Florianópolis, em 2004. Ocupando terminais e bloqueando a ponte que dá acesso à ilha, os protestos forçaram o poder público a revogar o aumento e serviu de base para a fundação do MPL no ano seguinte.

Em 2005, vários desses coletivos reunidos durante o Fórum Social Mundial de Porto Alegre, criaram o Movimento Passe Livre (LÖWY, 2014). Em sua carta de princípios o MPL (MOVIMENTO PASSE LIVRE, 2013, p. 15) se define como

[...] um movimento horizontal, autônomo, independente e apartidário, mas não antipartidário cujos coletivos locais, federados, não se submetem a qualquer organização central. Sua política é deliberada de baixo, por todos, em espaços que não possuem dirigentes, nem respondem a qualquer instância superior.

Com o MPL, o debate em torno do transporte coletivo gratuito entra efetivamente na agenda pública, observando-se a radicalização das lutas pelo transporte. A atuação do MPL se distingue da atuação das organizações e movimentos anteriores pela radicalidade de suas reivindicações e estratégias de luta. Mais do que repudiar o reajuste das tarifas e a falta de qualidade dos serviços, o Movimento passa a defender a estatização do sistema, com a implantação da Tarifa Zero², e a adotar estruturas mais descentralizadas e democráticas de decisão e organização.

É importante ressaltar, no entanto, que a luta pelo transporte público não é recente e nem se limita às duas últimas décadas de nossa história, pelo contrário. Pichações, ônibus incendiados e outras manifestações de insatisfação contra a precariedade do transporte coletivo não são incomuns nos grandes centros urbanos do país, expressando-se desde o início do processo de urbanização de suas principais capitais.

² Este projeto visava a criação de um Fundo de Transporte por meio do aumento da arrecadação do IPTU, aos detentores de maior renda. A proposta visava extinguir o pagamento da passagem no ato do embarque, e as empresas seriam remuneradas pelo serviço prestado e não por passageiro transportado, fazendo com que a mobilidade na cidade deixasse de ser tratada como mercadoria. O projeto sofreu resistência e não foi aprovado, mas vem sendo pautado por movimentos sociais em todo o Brasil (SINGER, 1995).

Já no final do século XIX é possível identificar registros de reivindicações por melhorias no transporte coletivo. De acordo com Gohn (2011, p. 51), em 1879 “Representantes dos setores populares tentaram entregar ao Imperador um memorial protestando contra o preço das tarifas dos bondes”, porém, sem sucesso, uma vez que não foram recebidos por ele.

A partir daí, ocorreram, por diversas vezes na história do Brasil, mobilizações pelo transporte. Em 1880, no Rio de Janeiro, aconteceu a Revolta do Vintém, que, nas palavras da Gohn (2011, p. 54), foi uma

Revolta popular contra a cobrança de impostos que incidiam sobre o sistema de transporte coletivo [...]. Os bondes, ou carris como eram denominados, eram explorados por várias companhias entre elas uma norte-americana: a Garden Railroad Co. Esta companhia havia se comprometido a pagar o novo imposto, calculado na base do número de usuários que se utilizavam de seus serviços, e parcelado. Mas as demais companhias que operavam não concordaram e o novo imposto foi transferido para o valor da passagem do usuário.

Segundo Gohn (2011), cerca de 4.000 pessoas foram às ruas para reclamar ao Imperador. Ao serem reprimidas, em ato de revolta, arrancaram trilhos e arremessaram pedras contra a guarda para se defender. Tal quebra-quebra fez com que o comércio em algumas regiões ficasse fechado por alguns dias.

Em 1902, há registro de reivindicações populares pela ampliação do número de veículos nos horários de maior movimento. Em 1909, os protestos são contra os péssimos serviços dos bondes (GOHN, 2011; SANTOS, 2008).

Após a década de 1940, metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador, exerceram, em diversos momentos de sua história, protagonismo nas mobilizações espontâneas como quebra-quebras e depredações de veículos de transporte coletivo, com duração de vários dias (GOHN, 2011; MOISÉS; MARTINEZ-ALIER, 1978; SANTOS, 2008). Exemplo disso foi em 1947 em São Paulo, quando, segundo relatos de Santos (2008, p. 109-110), “um ônibus e alguns bondes foram depredados durante praticamente um dia inteiro, após o aumento da tarifa”. Moisés e Martinez-Alier (1978, p. 57), referindo-se a esses mesmos acontecimentos, acrescentam que

[...] a resposta de amplos setores populares foi a onda de quebra-quebras e depredações que atingiram, em diversos pontos da cidade, ônibus e bondes. Os tumultos duraram praticamente um dia inteiro e só foram controlados pela intervenção de tropas armadas de metralhadoras e bombas, após os revoltosos

terem tentado invadir a sede da Prefeitura Municipal, onde desejavam exigir satisfação do prefeito da capital que teve que fugir por uma porta dos fundos do prédio.

Em 1956, no Rio de Janeiro, em protesto contra o aumento da passagem dos bondes, vários estudantes sentaram nos trilhos impedindo a circulação desses, seguindo-se quebra-quebras, bondes incendiados e ocupação da sede da UNE (GOHN, 2011, p. 98).

Em maio de 1959, em Niterói, então capital fluminense, ocorre uma revolta popular que, para alguns autores, foi uma das mais violentas contra as condições de transportes. O transporte coletivo que motivou a ação foram as barcas, modal que fazia a travessia de aproximadamente 100 mil pessoas por dia de Niterói para o Rio de Janeiro. A revolta aconteceu, segundo Nunes (2000, p. 19), por causa do “atraso das barcas, e levou milhares de pessoas a enfrentar e derrotar um grupo de fuzileiros navais que fugiu após metralhar a multidão e esgotar a carga das armas”.

A população, em ato de revolta, destruiu as instalações onde ficavam as barcas usando paus, pedras, barras de ferro e ateando fogo no local com coquetéis *Molotov*. O conflito se manteve por todo o dia e se espalhou para vários outros pontos da cidade, o que ocasionou muita destruição, saques e incêndios. A revolta chegou à residência dos proprietários da *Cia. Cantareira* (empresa dona das barcas e responsável pela travessia), e suas casas foram saqueadas e destruídas. A Marinha, mesmo condenando o comportamento dos manifestantes, criticou a ganância dos grupos econômicos (NUNES, 2000; SANTOS, 2008).

A década de 1970, período de consolidação do processo de industrialização e urbanização do país, tem consequências diretas sobre as condições de vida dos trabalhadores, uma vez que se trata de uma industrialização periférica em que o Estado não assegura as condições necessárias à reprodução da força de trabalho. Com o êxodo rural ocorrido nesse período, os subúrbios nas principais cidades, como Rio de Janeiro e São Paulo, crescem e o custo de vida aumenta significativamente, submetendo um contingente bastante expressivo da sociedade brasileira a condições de vida muito precárias, sem a infraestrutura necessária para amenizar os baixos salários.

Somado a isso tudo, os anos 1974 a 1976 foram marcados por grandes movimentações em torno dos transportes. As manifestações espontâneas e quebra-quebras voltam a surgir e, assim como em São Paulo em 1947 e Niterói em 1959, foram marcados por muita violência (MOISÉS; MARTINEZ-ALIER, 1978).

Em 1981, o Movimento Contra a Carestia em Salvador levou às ruas manifestações contra o aumento da passagem de ônibus em vários bairros da cidade, e os protestos também acabaram em quebra-quebras, que se espalharam por várias cidades brasileiras (GOHN, 2011). Nesse mesmo ano, em São Paulo, além do Movimento contra a Carestia, os Movimentos dos Moradores de Favelas, dos Sindicatos dos Trabalhadores e Comissões de Moradores de Bairros se solidarizaram aos atos de protestos motivados pelos atrasos dos trens, e cerca de 15 mil trabalhadores destruíram estações e locomotivas (SANTOS, 2008).

Na análise de Gohn, (2011, p. 131), as mobilizações que acontecem no início dos anos de 1980

[...] ocorreram devido ao acirramento da crise econômica, ao desemprego e ao aumento desproporcional ocorrido nas passagens de ônibus naqueles anos, levando ao aumento de usuários de trem, por ser mais econômico. Entretanto, a defasagem tecnológica, o estado precário dos trens, os atrasos e quebras constantes levaram a população usuária a atos de rebeldia e de revolta espontânea, a movimentos de massa, não controláveis por qualquer organização.

Na década de 1980, marcada pela luta em torno da democratização do país, os movimentos pelo transporte coletivo se ramificaram pelos grandes centros urbanos. Doimo (1995) destaca a importância do apoio de ONGs que trabalhavam em torno da questão urbana para a problematização dos transportes coletivos nesse período, produzindo e distribuindo materiais demonstrando o quanto o transporte ruim prejudicava o dia a dia do trabalhador. No que se refere às manifestações e organizações relacionadas ao transporte coletivo desse período Doimo (1995, p. 116) relata que

[...] em 1984 foi possível a realização do I Encontro Nacional sobre a Participação Comunitária em Decisões de Transporte, do qual resultou decisão, por um lado, da criação da ANLUT – Associação Nacional de Luta pelo Transporte, com representantes de nove estados brasileiros, e por outro lado, do incremento da ANTP – Associação Nacional de Transporte Público, fundada em 1977 e constituída por entidades públicas e privadas ligadas aos transportes coletivos urbanos.

A pauta do transporte nos anos 1980 foi abordada também pelo Partidos dos Trabalhadores (PT), e dessa luta surgiu muitas de suas lideranças que mais tarde ocupariam cargos eletivos, como Luiza Erundina, Celso Daniel, Eloi Pietá e Tereza Lajolo, que, quando candidatos, tinham o transporte como prioridade (DOIMO, 1995).

Um aspecto curioso em relação aos movimentos sociais populares dos anos de 1970/80, por saúde, educação, moradia, transporte entre outros, refere-se ao fato de que entre esses movimentos as lutas pelo transporte foram as que mais tiveram a aproximação de militantes de orientação marxista. Isso se explica, segundo Doimo (1995, p. 115), porque “a carência de transporte coletivo no espaço urbano sempre foi saudada como aquela que mais se aproxima das relações capital vs trabalho, pela conexão que o transporte faz entre as esferas da produção e da reprodução”. As outras (saúde, moradia etc), por não fazer essa ligação de uma forma mais clara, mascaram melhor a origem da contradição em que atuam.

Com as mudanças conjunturais pós “redemocratização”, nos anos 1990, os movimentos sociais, entre os quais os movimentos pelo transporte coletivo – que nos anos de 1970 e 1980 saíram às ruas com manifestações reivindicativas – sofrem algumas mudanças. O cenário de crise, instaurado pela globalização econômica e pela adoção de políticas neoliberais no país, fez com que tais movimentos perdessem visibilidade e sofressem um processo de desmobilização, passando a adotar uma postura mais propositiva e de interação com o Estado. Nas palavras da Gohn (2008)

[...] a conjuntura passa a exigir desses movimentos um outro tipo de atuação, não tanto reivindicação, mas de uma atuação mais propositiva, no sentido de participar de algumas frentes de trabalho, participar de alguns programas, porque, justamente, o Estado, que é o outro grande eixo dessas mudanças, passa a ser mais um gestor controlador e menos executor de trabalhos, de frentes na área das políticas sociais. E esse Estado gestor vai fazer parcerias com entidades da sociedade civil e essas entidades, vão criar espaços para a participação social institucionalizada, organizada. Vários movimentos sociais, que antes estavam apenas demandando, reivindicando, neste segundo momento, estão em várias dessas frentes participando efetivamente, em termos de algumas políticas focalizadas, algumas políticas pontuais, na construção de determinadas frentes que buscam dar respostas aos problemas sociais.

Nos anos 2000, como vimos anteriormente, com a Revolta do Buzu em Salvador e a Revolta da Catraca em Florianópolis, as lutas pelo transporte coletivo passam a ter o protagonismo dos estudantes secundaristas e universitários na forma de coletivos, organizando o fechamento de ruas, catracas, ocupando órgãos públicos entre outras ações, protestando contra os ataques sofridos pelo transporte em virtude de políticas implementadas pelo poder público para beneficiar os empresários do setor, e exigindo mudanças radicais na política de transporte.

É, portanto, nesse contexto que se desenvolve e se amplia a luta pelo transporte público no país. Dessas lutas participam trabalhadores e estudantes, que, mais do que a redução no preço, reivindicam o fim da cobrança da tarifa. Em outras palavras, o direito a viver na cidade, o que pressupõe circular pela cidade e poder usufruir do patrimônio público (arquitetônico, artístico e cultural) existente nos centros urbanos.

Considerações finais

Como vimos, as lutas e mobilizações por transporte coletivo no Brasil não são recentes. A revisão de literatura mostrou mudanças na dinâmica, forma de organização e pautas de luta nos movimentos pelo transporte, segundo as diferentes conjunturas socioeconômicas e políticas – de mobilizações espontâneas e quebra-quebras para movimentos mais duradouros, com táticas específicas e agitação próprias. Se em alguns momentos as lutas foram desencadeadas por organizações/movimentos com pautas mais amplas, como o Movimento Contra a Carestia, Movimento dos Moradores de Favelas e Associações de Moradores de Bairros, mais recentemente, a partir do século XXI, surgiram sujeitos coletivos constituídos especificamente em torno da questão, isto é, que adotam o transporte coletivo como pauta central, sem deixar, no entanto, de articular suas lutas com a de outros movimentos e pautas.

O MPL é um dos exemplos de movimento cuja agenda de luta tem como centralidade o transporte coletivo, organizando-se de forma horizontal, autônoma e apartidário. Esse movimento vem manifestando-se não apenas para reagir aos ataques sofridos pelo setor privado dos transportes, com a conivência do poder público nas suas diferentes esferas, mas também com a apresentação de propostas radicais de mudança no sistema.

A revisão de literatura mostrou também que para além do poder de mobilização, visibilidade e de enfrentamento dos movimentos sociais por transporte a atuação do Estado tem sido sempre no sentido de priorizar os interesses do capital, seja por meio da implementação de políticas que garantam sua reprodução e expansão, seja reprimindo as manifestações contra suas contradições. Os movimentos pelo transporte coletivo, no seu processo de organização e luta, não têm conseguido mobilizar as condições e as forças necessárias para o enfrentamento às políticas de transporte adotadas.

Apesar de o transporte público estar assegurado na Constituição Federal de 1988 como serviço público essencial e de ser concebido como fator importante para a melhoria das condições de vida da população na cidade, é evidente a inexistência, nesse campo, de políticas públicas que se configurem não apenas como instrumento de gerenciamento do crescimento urbano, mas também como mecanismo de distribuição da riqueza, o que não pode ser feito dentro dos parâmetros atuais de hegemonia do capitalismo financeiro especulativo.

A mudança no sistema de transporte coletivo, nos parâmetros propostos pelos movimentos mais combativos exige a adoção de um modelo de transporte em que a mobilidade humana no espaço urbano não seja vista como mercadoria, visão hegemônica entre os responsáveis pela gestão do sistema desde o início da implantação do transporte coletivo no Brasil.

Referências

CARDOSO, C. E. P. *Análise do Transporte coletivo sob a ótica dos riscos e carências sociais*. São Paulo: PUC, 2008.

DOIMO, A. M. *A vez e a voz do popular: movimentos sociais e participação política no Brasil pós-70*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará: ANPOCS, 1995.

GODEIRO, N. Transportes urbanos no Brasil, 2% do PIB para solucionar a crise da matriz metroferroviária. *Revista Universidade e Sociedade*, ano 22, n. 50, p. 32-45, jun. 2012.

GOHN, M. G. M. Movimentos sociais. *Revista Novamerica/Nuevamerica: movimentos sociais e globalização*, n. 89, mar. 2008. Disponível em: <http://www.msebrasil.org/artigos/msg_ler.asp?ID_MSG=97>. Acesso em: 04 jul. 2014.

_____. *Movimentos sociais e redes de mobilização cívica no Brasil contemporâneo*. Rio de Janeiro: Vozes, 2010.

_____. *História dos movimentos e lutas sociais: a construção da cidadania dos brasileiros*. 6. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2011.

HUBERMAN, L. *História da riqueza do homem*. 15. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

LÖWY, M. *Movimento pelo transporte gratuito no Brasil*. 2014. Disponível em: <<http://mplrio.wordpress.com/2014/01/16/o-movimento-pelo-transporte-gratuito-no-brasil-michael-lowy/>>. Acesso em: 4 jul. 2014.

MARICATO, E. É a questão urbana estúpido!. In: HARVEY, D. *et al. Cidades rebeldes: passe livre e as mobilizações que tomaram as ruas no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 19-27.

MARX, K; ENGELS, F. *Manifesto do partido comunista*. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MOISÉS, J. Á.; MARTINEZ-ALIER, V. A revolta dos suburbanos ou 'patrão, o trem atrasou'. In: MOISÉS, J. A. *Contradições urbanas e movimentos sociais*. São Paulo: Paz e terra, 1978. p. 3-65.

MOVIMENTO PASSE LIVRE (SP). Não começou em Salvador, e nem vai terminar em São Paulo. In: HARVEY, D. *et al. Cidades rebeldes: passe livre e as mobilizações que tomaram as ruas no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 13-19.

NUNES, E. *A revolta das barcas*. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

PEDUZZI, P. *Transporte público ruim afeta saúde, educação e cultura dizem analistas*. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/transito/transporte>>. Acesso em: 4 jul. 2014.

ROLNIK, R. *Uma faixa exclusiva de ônibus incomoda muita gente*. 2013. Disponível em: <<http://www.viomundo.com.br/voce-escreve/raquel-rolnik.html>>. Acesso em: 4 jul. 2014.

SANTOS, R. B. *Movimentos sociais urbanos*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

SINGER, P. *Um governo de esquerda para todos: Luiza Erondina na Prefeitura de São Paulo (1989-1993)*. São Paulo: Brasiliense, 1995.

VAINER, C. Quando as cidades vão as ruas. In: HARVEY, D. *et al. Cidades rebeldes: passe livre e as mobilizações que tomaram as ruas no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 35-41.

VASCONCELLOS, E. A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análises das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. *O transporte urbano no Brasil*. 2012. Disponível em: <<https://www.diplomatique.org.br/print.php?tipo=ar&id=1181>>. Acesso em: 4 jul. 2014.

Recebido em: 04/11/2015

Aprovado em: 22/11/2015