



Trinta mil  
vezes um  
enigma

Roberto Winter

PROJETO GRÁFICO Laura Daviña

EDIÇÃO Júlia Ayerbe

COMPOSTO EM Linux Libertine

ISBN 978-85-5688-000-0

Este exemplar foi produzido em junho de 2016 no Publication Studio São Paulo.  
Sua primeira versão foi impressa em outubro de 2013.

Edições Aurora traz para o campo editorial produções visuais e escritas sobre arte e política numa perspectiva expandida. Situa-se no espaço autônomo .Aurora, onde realiza sua produção e abriga eventos e debates como forma de estimular a vida social do livro e a reflexão acerca de temas que nos provocam. Desde 2015, integra a plataforma internacional Publication Studio, projeto com o princípio de produzir livros sob demanda, viabilizar a publicação e a disseminação, pelo mundo, de autores que acreditamos e admiramos.

[WWW.EDICOESAURORA.COM](http://WWW.EDICOESAURORA.COM)

Desde muito antes das manifestações de junho de 2013, de muito antes da Lei Cidade Limpa e mesmo muito antes de muita coisa, há uma frase que domina a cidade de São Paulo. Uma frase que se repete quase 30 mil vezes todos os dias.

## 1

—  
A história da relação do Estado com o transporte na cidade de São Paulo é, salvo raríssimas exceções, a história da opção pelo transporte privado. Segundo o Ipea, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, o mesmo ocorre em todo o Brasil, onde, feitas todas as contas, o Estado investe aproximadamente doze vezes mais em transporte privado que em transporte público.<sup>1</sup> Para entender como o Estado é tão incrivelmente onerado com a manutenção das condições do transporte privado, basta pensar em todos os milhares de equipamentos que devem ser mantidos para que apenas carros se beneficiem deles, ou ainda as muitas obras viárias que servem apenas a eles — como as recentes “ponte estaiada” e

<sup>1</sup> Ver [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110525\\_comunicadoipea94.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110525_comunicadoipea94.pdf) ou <http://www.meionorte.com/noticias/economia/carros/carros-tem-12-vezes-mais-incentivo-do-que-transporte-publico-133025.html>

a ampliação das marginais do rio Tietê, que somadas custaram quase R\$2 bilhões aos cofres da prefeitura de São Paulo.<sup>2</sup>

Há ainda, não podemos esquecer, o incentivo indireto ao uso do transporte privado. A redução (e até isenção) do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos veículos automotores é um bom exemplo: em última análise, reduzir o IPI é o mesmo que subsidiar o transporte privado, já que a isenção do imposto é dinheiro investido indiretamente pelo Estado. E não é pouco dinheiro: apenas no primeiro semestre de 2009 foram cerca de R\$1,8 bilhões que deixaram de ser arrecadados<sup>3</sup> e que poderiam, por exemplo, ter sido usados para a melhoria das condições dos transportes públicos.

Por fim há uma espécie de investimento pervertido que é, na realidade, o custo econômico e social da insistência no investimento em transporte privado. Uma cidade como São Paulo chegou a perder entre R\$30 e R\$40 bilhões em 2012 com a lentidão no trânsito, segundo estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV-Eaesp).<sup>4</sup> Nesse custo estão considerados os gastos com

<sup>2</sup> Ver <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/node/16551>.

<sup>3</sup> Ver [http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/2009\\_nto15\\_agosto\\_dimac.pdf](http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/2009_nto15_agosto_dimac.pdf)

<sup>4</sup> Ver <http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,transito-lento-faz-sp-perder-1-do-pib-do-pais-,1032592,o.htm>

combustíveis para carros, ônibus e caminhões parados, as horas de salário perdidas pelas pessoas sentadas nos carros sem trabalhar e também as estimativas dos gastos com saúde pública decorrentes da ação da poluição. Nos últimos dez anos esse custo mais que duplicou, mostrando que, quaisquer que sejam, as políticas públicas de incentivo ao transporte não estão se traduzindo em melhorias reais.

Mesmo o investimento em transporte coletivo é de natureza questionável. Segundo dados recentes, apenas em 2012 os grupos que prestam o serviço de transporte coletivo da cidade receberam mais de R\$3,5 bilhões em repasses da prefeitura.<sup>5</sup> Ao mesmo tempo, a partir de cálculos com dados fornecidos pela própria prefeitura, é possível estimar que as empresas que operam o sistema tem um lucro aproximado de mais de R\$1,2 bilhão por ano.<sup>6</sup> Deve-se perguntar: por que a prefeitura faz repasses bilionários a essas empresas se elas operam com lucros tão altos? E quem usa ou vê os ônibus da cidade pode até dizer “mas são tantos ônibus, tantas empresas; esse lucro

5 Ver <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1303687-empresario-domina-onibus-de-sp-mas-acumula-dividas-e-falencias.shtml>

6 Ver <http://quasi.rhwinter.com/OnibusSP> (comparar com <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/07/1314067-lucro-das-empresas-de-onibus-de-sao-paulo-cresce-247-em-um-ano.shtml>)

certamente se divide e se espalha e, no fim, não é tanto quanto pode parecer”, mas a verdade é que as empresas de ônibus de São Paulo fazem parte de conglomerados comandados por não mais que um número de pessoas que podem ser contadas nos dedos de uma mão. José Ruas Vaz, por exemplo, é o dono de mais de cinco dezenas dessas empresas e recebe 56% dos repasses da prefeitura. Além disso, tem um histórico de empresas quebradas, dívidas milionárias com o INSS e acusações de fraude. Para completar, Vaz ainda ganha com a publicidade dos pontos de ônibus na cidade, como sócio do consórcio Pra SP e também é um dos donos da Caio Induscar, empresa que lidera a venda de ônibus urbanos no país.<sup>7</sup> Não foi à toa que Marta Suplicy, quando tentou mudar o funcionamento do transporte coletivo da cidade sofreu ameaças de morte e chegou a ser obrigada a sair na rua com colete à prova de balas.<sup>8</sup>

Para além da possível existência da uma máfia do transporte coletivo em São Paulo,<sup>9</sup> o investi-

7 Ver <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1303687-empresario-domina-onibus-de-sp-mas-acumula-dividas-e-falencias.shtml>

8 Ver [http://www.terra.com.br/istoegente/280/reportagens/pers\\_marta\\_suplicy.htm](http://www.terra.com.br/istoegente/280/reportagens/pers_marta_suplicy.htm)

9 Além das informações da recente CPI instalada na Câmara dos Vereadores, ver <http://outraspalavras.net/outrasmidias/destaque-outras-midias/como-as-empresas-de-onibus-maquiam-custos/> e mesmo as suspeitas que levantam ações como <http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,vereadores-de-sp-poem-em-sigilo-documen->

mento público na rede ajuda na manutenção de um ciclo vicioso evidente. Conforme o tempo passa, mais cara é a manutenção do sistema (sobem os preços de combustível, peças, pneus, salários de funcionários etc.). Quanto mais cara a manutenção do sistema, mais alta precisa ser a tarifa. Quanto mais alta a tarifa, menos passageiros podem pagar e mais passageiros potenciais são excluídos do sistema. Quanto menos passageiros, menor a arrecadação, portanto mais cara ainda precisa tornar-se a tarifa. Quanto mais cara a tarifa, mais é pressionada a prefeitura para aumentar os repasses. Quanto mais cara a tarifa, mais sentido faz usar o transporte privado; ou seja, melhora o custo/benefício do transporte privado em comparação com o transporte coletivo<sup>10</sup> logo: ainda mais carros na rua. E quanto mais carros, mais poluição e ainda mais engarrafamentos (contribuindo ainda mais para a piora do ciclo vicioso). E assim por diante, *ad infinitum!*

Para qualquer pessoa que vive em São Paulo ou que já teve o *desprazer* de deslocar-se pela cidade durante algum período considerável, é fato consu-

tos-sobre-transporte-publico,1055151,0.htm

10 Ver <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/07/1306113-ipea-defende-divisao-de-custo-do-onibus-com-donos-de-automoveis.shtml>

mado que a situação dos transportes é, para colocar em termos brandos, catastrófica.<sup>11</sup> A locomoção pela cidade é praticamente impossibilitada pela quantidade crescente de carros nas ruas — que provocam engarrafamentos que batem novos recordes a cada dia — e a ineficiência e precariedade do transporte público que, além de confinado aos mesmos engarrafamentos, é também cada vez mais caro (um dos mais caros em todo o mundo, diga-se<sup>12</sup>). E tudo se passava como se não houvesse nenhuma saída.

## 2

—

Se entendermos o transporte no seu sentido mais amplo, como deslocamento, como aquilo que possibilita ir de um ponto a outro — seja pelo meio que for: a pé, de bicicleta, ônibus, moto ou carro — é fácil conceber quão primordial é a necessidade de transportar-se. Ora, para ir à escola, ao hospital, a um parque ou a um museu é necessário transporte. Por isso é possível dizer que o transporte é o di-

11 Em 2009, quase um quarto dos deslocamentos para o trabalho demoravam mais de uma hora (apenas a ida!) [http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=17212&catid=1&Itemid=7](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=17212&catid=1&Itemid=7)

12 Ver <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1296233-analise-a-tarifa-de-onibus-por-aqui-esta-entre-as-mais-caras-do-mundo.shtml>

reito base para o acesso a todos os outros direitos. Numa cidade como São Paulo, com suas dimensões colossais e as enormes distâncias aos equipamentos que representam a garantia dos vários direitos dos habitantes da cidade — a biblioteca, a delegacia, a universidade, etc. —, fica fácil perceber que andar a pé não pode ser, para ninguém, uma opção exclusiva para garantir o direito ao transporte, e, consequentemente, a todos outros. E qualquer outra opção de transporte é custosa, inclusive a bicicleta. Daí uma das justificativas para a existência do transporte público “gratuito”: ele garantiria a todos, de verdade, o *direito* aos outros direitos.

A palavra “gratuito” aparece entre aspas pois evidentemente não é uma maneira adequada de qualificar como seria essa forma de transporte. Escola, hospital, cultura e segurança públicos não são realmente “gratuitos” — são mantidos pelo Estado por meio dos impostos pagos pelos cidadãos — e por todos os cidadãos, inclusive aqueles que eventualmente não utilizam esses serviços. Podem ser entendidos como “gratuitos” quando se observa exclusivamente o momento do uso, o que quer dizer que não é necessário pagar no momento em que se é atendido num hospital público, durante os anos em que se estuda numa faculdade pública

ou quando se chama um policial para averiguar uma ocorrência — o “pagamento” é feito ao longo do tempo por todos que pagam os impostos. E dessa linha de raciocínio surge uma das primeiras perguntas que se tornou tão urgente colocar para uma cidade como São Paulo: por que o mesmo não pode ocorrer com o transporte público? Por que ele é pago no momento de seu uso? Quem se beneficia e quem perde com isso?

A própria ideia de um transporte público inteiramente subsidiado pelo Estado (pra não insistir no “grátis”, palavra que parece deslegitimar a proposta logo de partida) é um tabu. Não é muito fácil entender porque, ou assinalar uma razão clara, mas aparentemente fomos condicionados a acreditar que transporte público se deve pagar na hora em que se usa. Uma possível explicação é que estamos acostumados a entender que a educação, a saúde e os outros direitos são garantidos com dinheiro de impostos enquanto o transporte coletivo não é e nem poderia ser (ainda que os impostos sejam sim investidos em transporte, mas majoritariamente no privado, como vimos antes). Um projeto como o Tarifa Zero, defendido pelo Movimento Passe Livre, ataca justamente esse

tabu histórico.<sup>13</sup> A ideia do projeto é, basicamente, transformar o transporte em um direito como os outros (educação, saúde, segurança etc.) garantido pelo Estado a todos os cidadãos — mesmo àqueles que não podem pagar no momento do uso. Para isso, a dinâmica do transporte coletivo seria alterada e os usuários deixariam de pagar ao embarcarem.

Pode parecer uma concessão ou mesmo um contrassenso, mas, como se sabe, as manifestações recentemente convocadas pelo mesmo Movimento Passe Livre reivindicavam (e alcançaram) a redução do custo das passagens e não exclusivamente a gratuidade do transporte. Mas a justificativa para isso é que ser contra o aumento da tarifa é também ser, mesmo que indiretamente, a favor de algo como o Tarifa Zero. Enquanto a tarifa existir, ela sempre vai subir porque coloca em marcha um ciclo vicioso de aumento, como já vimos anteriormente. Além disso não há meio de manter a tarifa “congelada” para sempre — os repasses feitos pela prefeitura para “segurar” o aumento da tarifa, por exemplo, crescem a cada ano (e devem crescer cada vez mais<sup>14</sup>). Desse

13 Ver <http://www.tarifazerosp.net/> e <http://www.tarifazero.org/>, um vídeo explicativo pode ser encontrado em <http://www.youtube.com/watch?v=GjRU4yMDzLc>

14 Ver os valores citados em <http://www.ebc.com.br/cidadania/2013/06/haddad-o-congelamento-da-tarifa-representaria-r-15-bilhao-de-subsidios>

modo, a única solução real para que a tarifa pare de aumentar é que ela deixe de existir da maneira que existe, só assim o problema do aumento injusto da tarifa é tratado pela sua verdadeira raiz.

Vale lembrar que o projeto Tarifa Zero é apenas uma possibilidade dentre as muitas que poderiam ser criadas ou propostas para fazer com que o transporte público tenha sua dinâmica alterada para que a tarifação seja mais adequada.<sup>15</sup> Seja como for, essas possibilidades necessariamente passam pelo reconhecimento de que há de se criar maneiras de custear o transporte público (e aqui novamente fica claro o porquê de não se poder falar em “transporte gratuito”, já que sempre vai haver um custo que precisará ser pago de algum modo). E, ao contrário do que pode parecer inicialmente, também existem muitas maneiras de fazer isso.

Segundo a própria Prefeitura, numa declaração recente do prefeito Fernando Haddad, o custo da Tarifa Zero seria de aproximadamente R\$ 6 bilhões ao ano.<sup>16</sup> Cálculos feitos independentemente, baseados em dados também da própria Prefeitura, mostram

15 Ver <http://www.dw.de/modelo-atual-de-financiamento-de-passagens-é-insustentável-diz-ipea/a-16930598>

16 Ver por exemplo: <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,para-haddad-reducao-da-tarifa-esta-fora-de-cogitacao,1042408,0.htm>

que esse valor está mais próximo de R\$4 bilhões, se não menos.<sup>17</sup> O fato é que em comparação com o orçamento anual de mais de R\$40 bilhões da cidade para 2013<sup>18</sup> esse valor não é tão elevado, mas de todo modo é preciso pensar em alternativas concretas para o custeio da Tarifa Zero.

Um primeiro ponto que pode ser levantado é a urgência da reestruturação de gastos. Por exemplo, como já apontado antes, os gastos com transporte público são muito menores que os com transporte privado; um desequilíbrio que idealmente precisaria ser revertido ou, pelo menos, diminuído — considerando-se que a maior parte da população tem acesso apenas ao transporte público. Há ainda enormes gastos com itens questionáveis, a Prefeitura de São Paulo, por exemplo, gasta anualmente algumas centenas de milhões de reais com propaganda.<sup>19</sup>

A propaganda, inclusive, pode ser uma fonte de recursos a ser investido em transporte público. Como se sabe, desde a instauração da Lei Cidade Limpa, há poucos e disputados espaços para a pu-

17 A partir de <http://quasi.rhwinter.com/OnibusSP>

18 Ver <http://www.estadao.com.br/noticias/nacional,prefeitura-de-sp-tera-orcamento-de-r-42-bilhoes-em-2013,937332,o.htm>

19 Ver <http://www.redebrasilatual.com.br/cidades/2012/03/sp-gastos-da-prefeitura-com-publicidade-crescem-1100-em-sete-anos>

blicidade em São Paulo. Os ônibus e os pontos de ônibus certamente são muito privilegiados nesse aspecto. Não apenas os vidros traseiros dos ônibus e as paradas de ônibus, mas também seus interiores poderiam ser mais inteligentemente utilizados como suportes de propaganda, gerando recursos preciosos para a manutenção da Tarifa Zero.

Ainda assim, a alternativa mais evidente para o custeio do Tarifa Zero seria resultado de uma reforma tributária. Seria preciso, antes de tudo, discutir e esclarecer o que justificaria os atuais gastos tão elevados com transporte privado sendo que a maioria da população, que paga muitos dos mesmos impostos que custeiam esses gastos, não tem acesso a ele. Uma outra maneira de entender o mesmo problema é perceber que uma “Tarifa Zero” já existe para o transporte privado: um túnel construído pela prefeitura foi pago por todos, mas o uso exclusivo por carros é “gratuito”. Ao contrário do ônibus, que precisa ser pago ao se embarcar, esse tipo de infraestrutura é disponibilizada sem custo adicional e, não raro, com exclusividade para os usuários do transporte privado. Seja como for, a introdução de um novo imposto, ou melhor, a reconfiguração de um imposto existente seria uma maneira de arrecadar o suficiente para custear completamente

o transporte público. Quando foi feita a proposta original do Tarifa Zero, na gestão da prefeita Luiza Erundina no início da década de 1990, o imposto a ser reconfigurado seria o IPTU.<sup>20</sup> Isso porque o IPTU é um imposto que é proporcional à riqueza de quem o paga, ou seja, quem tem mais paga mais e quem tem menos paga menos. Seria implantado então um aumento progressivo.<sup>21</sup> Assim, por exemplo, grandes corporações (como bancos) pagariam mais e pessoas físicas pagariam muito menos enquanto a população de baixa renda não pagaria nada. Não por acaso a proposta de Tarifa Zero de 1990 foi aceita, na época, por quase 70% da população da cidade.<sup>22</sup>

Mesmo assim, a princípio, algumas dessas propostas de mudança tarifária podem parecer injustas. A possibilidade do aumento das taxas cobradas sobre a venda de gasolina para veículos privados é uma delas. No entanto, para avaliar medidas como essas para a manutenção do Tarifa Zero, é necessário também ressaltar os seus benefícios, *inclusive* para o transporte privado. Como vimos, apenas a cidade de São Paulo perde cerca de R\$30 bilhões

20 Ver <http://sandroni.com.br/?p=457>

21 Ver [http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia\\_id=22246](http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=22246)

22 Conforme pesquisa da Toledo & Associados, ver <http://www.brasildefato.com.br/node/13483>

com o congestionamento a cada ano, e é importante especificar que, desse valor, cerca de R\$ 10 bilhões representam o gasto com a gasolina desperdiçada em veículos estacionados em engarrafamentos.<sup>23</sup> Para entender o que uma proposta de subsídio do transporte público tem a ver com isso, é preciso entender que uma vez que o sistema deixa de se estruturar pelo lucro dos empresários e passa a ser de custo zero para o usuário, toda a sua estrutura é modificada, com um enorme impacto em todo o trânsito da cidade.

Talvez seja difícil conceber, mas um bom exemplo é: por que às vezes num corredor de ônibus há muita gente esperando no ponto e uma enorme fila de ônibus parados (inclusive ônibus sem tantos passageiros)? No metrô isso nunca acontece — todas as pessoas que estão na plataforma entram no primeiro trem que conseguem — e a grande diferença é que cada pessoa no ponto de ônibus está esperando o *seu* ônibus, para ir para o *seu* destino. Já a fila do corredor de ônibus acontece porque todos os ônibus têm que esperar o movimento do ônibus que está na frente, mas não necessariamente todos eles

23 Ver <http://exame.abril.com.br/economia/noticias/transito-faz-sao-paulo-perder-r-40-bilhoes-por-ano>

precisariam parar para embarque e desembarque de passageiros em todos os pontos. Assim, se apenas um ônibus tiver que parar, todos os que estão atrás acabam tendo que parar, e param pelo mesmo tempo que os que estão à frente (ou pior: a soma de todos esses tempos!). Como a malha de linhas de ônibus é estruturada para maximizar os lucros, a lógica do funcionamento das linhas traz consequências muito perversas para todo o trânsito. Se a tarifa fosse zero isso não faria sentido nenhum, seria possível então reestruturar completamente a malha, que poderia até funcionar como uma espécie de metrô, por exemplo. Esse seria o caso nos corredores de ônibus: todos os ônibus do corredor poderiam fazer o mesmo trajeto e os usuários poderiam embarcar em qualquer ônibus para chegar a qualquer outro ponto do corredor (como numa linha de metrô). A partir dali poderiam fazer uma baldeação para um outro corredor — e é importante lembrar que essa baldeação seria muito mais ágil do as baldeações entre ônibus do sistema atual, já que o usuário poderia embarcar no primeiro ônibus e não teria que esperar um outro ônibus específico como ocorre hoje.

Além de corredores de ônibus melhor utilizados, podemos pensar também no funcionamento das linhas de ônibus com trajetos direto entre bairros.

Há hoje na cidade inúmeras linhas com trajetos centro-bairro e bairro-centro, mas praticamente não existem linhas que conectem os bairros diretamente. Há um motivo evidente para esse tipo de estrutura: praticamente obriga-se muitos dos usuários a pagarem duas passagens, multiplicando consideravelmente o lucro das empresas de transportes. E não, o bilhete único não resolve o problema: o uso do bilhete único não torna a segunda viagem “gratuita”, já que ela é sim paga aos empresários pela prefeitura. Além disso, certamente é muito mais fácil para os responsáveis pelo sistema simplesmente assumir que todos os usuários querem ir do bairro para o centro e vice-versa. Mas é claro que desse modo aqueles que quiserem ir de um bairro a outro precisam ir primeiro ao centro e depois de lá para o outro bairro ao qual querem chegar. Essa estruturação aumenta enormemente o número de ônibus circulando nas regiões centrais da cidade, que se tornam efetivamente enormes terminais de passageiros. Um sistema similar ao Tarifa Zero permitiria reestruturar as linhas, com a introdução de linhas circulares (circuncêntricas), que conectariam os bairros entre si. Essas linhas escoariam os deslocamentos entre os bairros e permitiriam que não apenas pudesse ser diminuído o número de linhas

radiais (bairro-centro), mas também a quantidade de ônibus nessas linhas. Assim, haveria menos volume de trânsito no centro e o deslocamento em toda a cidade seria mais fácil, seja em ônibus ou qualquer outro transporte que utilize as ruas e avenidas.

Os exemplos acima esclarecem apenas alguns dos muitos benefícios que justificam a racionalização do sistema de transporte coletivo, mas que só são plenamente atingíveis com uma modificação na dinâmica da cobrança da tarifa, tornando o sistema verdadeiramente público. Também é perfeitamente concebível que se o transporte público não tivesse que ser pago ao ser utilizado, muitos carros deixariam de circular, já que as pessoas prefeririam a economia de andar nos ônibus e metrô ao custo e desconforto de dirigir seus carros — o que melhoraria ainda mais a fluidez do trânsito. Levando adiante esse tipo de pensamento é possível conceber muitos outros benefícios, como, com menos ônibus circulando, a diminuição do barulho e da poluição, o aumento na agilidade no deslocamento, com ônibus mais vazios e mais frequentes, a facilitação dos deslocamentos com um sistema coletivo com linhas muito mais simples, menos congestionamentos etc.

E mais: se as pessoas gastassem menos com transporte, não ajudariam no crescimento da econo-

mia, comprando bens e serviços? E, se o transporte fosse mais eficiente, não haveria mais tempo para trabalhar mais ou em melhores condições? Mais tempo para estudar e profissionalizar-se? Quanto dos bilhões perdidos anualmente com os engarrafamentos poderiam ser recuperados pela economia? Quanto deixaria de ser gasto com saúde com doenças provocadas pela poluição ou com acidentes de trânsito? E quanto desse valor seria revertido, por meio dos impostos, em mais melhoras no sistema de transporte? E quão grande seria a melhoria da qualidade de vida, já que uma parcela considerável da população teria muito mais acesso a, além da educação e saúde, também lazer e cultura? Tudo isso torna evidente que o sistema de transporte público é *utilizado* por todos os habitantes da cidade, seja direta ou indiretamente. E, mais ainda, que na maioria das vezes os que mais se beneficiam do sistema de transporte público são os seus usuários indiretos: sejam os grandes empresários cujos funcionários chegam ao trabalho por meio dele, os comerciantes cujos compradores alcançam suas lojas por meio dele, os patrões e patroas de milhões de empregadas domésticas que dependem dele para ir ao trabalho, e assim por diante.

—  
Desde muito antes de junho de 2013 uma frase domina São Paulo, repetida aproximadamente 30 mil vezes todos os dias, nas duas laterais dos quase 15 mil ônibus que circulam na cidade:

TRANSPORTE: UM DIREITO DO CIDADÃO;  
UM DEVER DO ESTADO.

Curiosamente, a Constituição Federal não explicita esse direito social.<sup>24</sup> No seu capítulo II, artigo 6º lê-se que apenas a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a assistência aos desamparados e a proteção à maternidade e à infância são direitos garantidos. Salta aos olhos que o transporte não figure nesse artigo, ainda que desde 2011 haja uma proposta de emenda constitucional que pretende incluir o transporte nesta lista, como um direito social, a PEC-90.<sup>25</sup> Enquanto o transporte não se torna efetivamente um direito constitucional, a

24 Ver [http://www.senado.gov.br/legislacao/const/com1988/CON1988\\_05.10.1988/CON1988.pdf](http://www.senado.gov.br/legislacao/const/com1988/CON1988_05.10.1988/CON1988.pdf)

25 Ver [http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=-F4AD542A16B71D447F458150F1386E22.node1?codteor=925887&filename=PEC+90/2011](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=-F4AD542A16B71D447F458150F1386E22.node1?codteor=925887&filename=PEC+90/2011)

frase que os ônibus carregam em suas laterais permanece uma espécie de enigma, um mistério a ser decifrado pelos que ali são chamados de cidadãos. Afinal, que direito é esse? E, mais, que dever tem o Estado e como ele é cumprido?

Uma consideração cuidadosa dos possíveis modos de funcionamento e dos enormes benefícios de um sistema de transporte coletivo inteiramente subsidiado pelo Estado permitem entrever que o círculo vicioso do sistema tarifário e privante pode ser substituído por um círculo *virtuoso*. Se o primeiro passo, reconhecer que o aumento da tarifa é injusto e excludente, já foi dado — quando as manifestações do Movimento Passe Livre, em junho de 2013, alcançaram, com amplo apoio popular, a revogação do último aumento — já o segundo talvez seja muito mais difícil: a necessidade de se compreender que a modificação total do modo de custeio do transporte público acarretaria melhoras para o sistema de transporte como um todo, isto é, tanto para os que se beneficiariam diretamente da Tarifa Zero quanto dos que acabariam por se beneficiar indiretamente (os proprietários de automóveis, por exemplo). Um dos problemas principais é que a materialização dos benefícios aconteceria a médio ou longo prazo, enquanto o ônus (por

exemplo um possível aumento de impostos) seria sentido quase imediatamente.

Seja como for, quando a tarifa para uso do transporte público deixar de existir por completo, a frase “Transporte: um direito do cidadão; um dever do Estado” terá seu sentido esclarecido: o transporte público gratuito é direito primordial de todos os cidadãos porque garante o acesso a todos os outros direitos e por isso é dever do Estado priorizá-lo e garanti-lo como tal. Mas antes talvez seja necessário repeti-la trinta mil vezes mais.

—

**Roberto Winter**, São Paulo, 1983. Artista, formou-se bacharel em física pela Universidade de São Paulo em 2005. Acompanha o Movimento Passe Livre desde 2010.

Escrito em 2013, quando o Movimento Passe Livre e as manifestações populares conseguiram baixar o preço da tarifa do transporte público em São Paulo, “Trinta mil vezes um enigma” questiona a não gratuidade do transporte público, um direito básico e fundamental para o acesso a outros direitos como educação, cultura e saúde. Após 3 anos, a discussão continua atual e mais urgente.

