

**TARIFA  
ZERO**

# Textos

<b>Tarifa nos transportes coletivos urbanos: uma iniquidade</b>	<b>5</b>
<i>Lúcio Gregori</i>	
<b>Tarifa Zero! A realidade possível</b>	<b>9</b>
<i>Marcelo Pomar</i>	
<b>Por uma vida sem catracas e sem machismo</b>	<b>11</b>
<i>Flora Lorena</i>	
<b>Destarificação do transporte coletivo urbano</b>	<b>13</b>
<i>Daniel Guimarães</i>	
<b>Sobre a viabilidade econômica da Tarifa Zero em Florianópolis</b>	<b>19</b>
<i>Victor "Khaled" Calejon</i>	
<b>Tarifa Zero na Vila do Arvoredo</b>	<b>25</b>
<i>Carol Cruz</i>	

# Apresentação

Você já pensou como seria se a sua cidade ficasse um dia sem ônibus, ou sem transporte de nenhuma espécie? Quando falamos em mobilidade urbana nos referimos às diferentes maneiras pelas quais as pessoas e as coisas se locomovem dentro das cidades. Falar de mobilidade é falar em carros, bicicletas, carroças, barcos, metrô, calçadas, e claro, ônibus. Precisamos pensar qual o meio de transporte que utilizamos para ir até a escola, o trabalho, o cinema, a praia, etc. É preciso pensar nos problemas que encontramos toda vez que queremos ir a cada lugar. São filas enormes de carros, catracas, tarifas altas, falta de rampas que dêem acesso a pessoas com dificuldades de locomoção, de ciclovias, de espaço para circular. Todas essas barreiras definem na cidade os lugares que alguns/as podem frequentar e outras/os não. Há, por exemplo, praias onde as linhas de ônibus são tão escassas que só quem tem um carro pode frequentar.

Falar em mobilidade urbana significa, portanto, falar em acesso. Acesso aos espaços públicos, à cultura, à informação, diversão, à saúde e à educação. O nosso direito de ir e vir é o que está em jogo nesse debate. Quantas vezes você já deixou de ir a algum lugar porque te faltou o dinheiro da tarifa no bolso ou porque simplesmente não havia ônibus no horário que você precisava? Quando a gente discute a organização do transporte na cidade, estamos questionando todas essas restrições e construindo a idéia de que a cidade pode ser muito diferente.

Neste material estão reunidos textos que de forma breve expõem discussões que pautam o Movimento Passe Livre há bastante tempo. O MPL é um grupo de pessoas comuns que se juntam para discutir e lutar por outro projeto de transporte para a cidade. Não somos filiados a nenhum partido ou instituição. O MPL é um movimento social independente e horizontal, o que significa que não temos presidentes, dirigentes, chefes ou secretários, todos tem a mesma voz e poder de decisão dentro dos nossos espaços.

Nós acreditamos que não devemos esperar por iniciativas e ações de políticos e empresários, e que somente a organização e iniciativa popular pode conquistar modificações realmente significativas na sociedade. É o povo, somente ele, que tem o poder e a vontade necessária para mudar as coisas e construir um transporte, uma cidade e mesmo um mundo diferente. Isso ficou claro em 2004 e 2005, quando ocupamos as ruas de Florianópolis por dias, até que o aumento absurdo das tarifas fosse cancelado.

Pensamos na mudança da sociedade através da mudança na lógica da-

mobilidade urbana. 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. Mas sabemos que só isso não basta. Além da exclusão pelo transporte, há desigualdades entre brancos e negros, homens e mulheres, ricos e pobres.

Temos um mundo inteiro para reconstruir! A catraca que o MPL re-  
pudia é também simbólica. Existem catracas invisíveis por todas as partes, impedindo o acesso pleno aos espaços e serviços. Precisamos juntos destruir todas elas. Pela luta queremos construir um mundo em que não haja nenhuma catraca!

Comece já a agir! Discuta essas questões com seus amigos e suas amigas, na sua escola, no trabalho e com a família. Leve a questão do transporte para o conselho comunitário do seu bairro, para as assembléias do plano diretor. Você tem todo direito de discordar de um sistema de excluir e discriminar! Entre em contato com o MPL, participe e traga suas idéias!

**Contato:**

[mpl.floripa@gmail.com](mailto:mpl.floripa@gmail.com) e  
[mpl.floripa@grupos.com.br](mailto:mpl.floripa@grupos.com.br)

**Páginas na internet:**

<http://mplfloripa.blogspot.com>  
<http://www.mpl.org.br>



# Tarifa nos transportes coletivos urbanos: uma iniquidade

*Por Lúcio Gregori, engenheiro, músico e ex-secretário de Transporte de São Paulo*

Einstein dizia que é mais fácil desintegrar um átomo do que um preconceito. Eu não sabia disso quando em 1990 propus a tarifa zero para os transportes coletivos urbanos no município de São Paulo. Era secretário dos transportes no governo da então prefeita Luiza Erundina.

Por ter sido anteriormente secretário de serviços e obras (e portanto responsável pelos contratos de coleta e destino final do lixo), pensei que o pagamento do transporte no ato de sua utilização era injusto e pouco racional em termos de eficiência. Injusto porque os que pagam são os que menos têm condições de arcar com esse custo. Era, e continua sendo, enorme o número dos que andam a pé por não terem condições de pagar a tarifa. Pouco eficiente uma vez que o sistema de cobrança, à época, consumia quase 28% do arrecadado, além de ocupar cerca de quatro lugares por ônibus. A catraca não é somente grande e feia. Pode se constituir também, em um símbolo de humilhação.

O sistema proposto era de pagamento indireto do serviço de transporte coletivo, através de impostos e taxas do município, como no caso dos serviços de educação, saúde, segurança pública, coleta e destinação final do lixo. O nome Tarifa Zero é, na verdade, de fantasia.

A previsão era de que com a adoção da tarifa zero o número de passageiros transportados aumentasse muito, seja por conta daqueles que não podem pagar várias tarifas por dia, como pela migração de parte dos usuários de transportes individuais.

A frota deveria aumentar em 4.000 ônibus. Com a proposta, separava-se radicalmente o custo do serviço da tarifa paga pelo usuário. Cairia por terra o sistema de concessões de serviço para empresas em que a tarifa é a garantia do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Os serviços seriam contratados como todos os demais serviços públicos municipais, como construção de vias e viadutos, aquisição de remédios, equipamentos hospitalares, equipamentos para educação. Seria algo como fretar veículos pagando ao

fretador e cobrindo os custos através dos impostos e taxas municipais. Sem nada cobrar do usuário no ato de utilização. Essa modalidade de contratação, no caso dos ônibus, seria denominada “municipalização”.

Com o necessário aumento da frota e a tarifa zero, tornavam-se necessárias novas fontes de recursos através de impostos e taxas. A prefeita propunha à Câmara uma reforma tributária fortemente progressiva, dentro da qual pagaria mais quem tem mais, menos quem tem menos e não pagaria quem não tem, e a constituição de um fundo para financiar a gratuidade. Grandes estabelecimentos, bancos, residências de luxo pagariam mais, e assim por diante. Afinal, a cidade só funciona porque as pessoas nela se deslocam.

Nos debates e reuniões de que participei pude perceber a resistência que se tem em propiciar um sistema mais racional e justo para a mobilidade de todos, independentemente de classe social. A pouca mobilidade física dos usuários de transporte coletivo se traduz, também, em menor mobilidade social. O preconceito aparecia sob a forma de ditos como: “se é ruim pagando, pior se for de graça”, ou “os ônibus vão estar lotados de bêbados e desocupados” ou ainda, “se for de graça haverá vandalismo etc. etc.”

O projeto não pôde ser implantado. A Câmara Municipal sequer votou a necessária reforma tributária e o projeto como um todo. Esse conjunto de preconceitos esconde uma questão política e social muito mais profunda, que se constitui como um paradigma.

Como se dá, de forma simples, sua construção histórica e social?

O início ocorre com a necessidade do não-transporte, quando o ideal para o capital era ter o trabalhador junto ao local do trabalho, caso das vilas industriais ou mesmo das colônias nas fazendas. Com a complexidade decorrente do desenvolvimento, o transporte dos consumidores e da mão de obra para os locais de trabalho passa a ser indispensável. A responsabilidade desse serviço é transferida ao poder público, enquanto ele se transforma, ao mesmo tempo, em novo “negócio”.

A concessão de serviço público é solução de “negócio” para um mercado em que não há como haver concorrência, característico do transporte coletivo. E a tarifa é a garantia do “negócio”.

Como responsabilidade de governo, os transportes coletivos têm na tarifa um preço público. Isso confere ao sistema possibilidades de barganha política. A fixação do preço público da tarifa serve como elemento de manipulação política, para o bem e para o mal. A tarifa se torna, na prática, um “fetiche”. A história dos reajustes de tarifas de transportes urbanos mostra isso claramente, através de variadas manipulações. Ora a depressão do preço, ora os aumentos, sempre em função do momento político, de eleições etc.

Se do lado do capital o transporte coletivo é encarado como “negócio-

cio”, os usuários, através do aparato ideológico, também introjetam esse mesmo conceito. O usuário entende que o transporte é um serviço que deve ser pago, e que o seu deslocamento (mobilidade) é de sua inteira responsabilidade. Com isso, esfuma-se que o transporte é, primordialmente, de interesse do produtor, do prestador de serviço, do comércio - do empregador, de forma geral. O usuário não entende o transporte como direito social a ser pago indiretamente, como



entende a saúde pública, a segurança pública, a educação pública. Como que para lembrá-lo permanentemente de seu “dever de pagar”, em muitos ônibus da cidade de São Paulo se encontram os seguintes dizeres:

### ***Código Penal***

*Art. 176 - Tomar refeição em restaurante, alugar-se em hotel ou utilizar-se de meio de transporte sem dispor de recursos para efetuar o pagamento:*

*Pena - detenção, de 15 (quinze) dias a 2 (dois) meses, ou multa.*

É fácil perceber essa introjeção nos momentos de crise dos transportes coletivos, como nos dias de greve. A mídia mostrará usuários se debatendo e disputando os poucos lugares ofertados. Ansiosos para não perder o dia de trabalho ou o acesso a serviços indispensáveis e inadiáveis. Assumindo, assim, a plena responsabilidade por seus deslocamentos. Se a crise perdurar, em breve a mesma mídia dirá da impaciência das indústrias, comércio e serviços pela ausência de seus trabalhadores e consumidores. E assim, a crise dos transportes coletivos fica entendida como um grave problema social.

No entanto a Constituição diz:

*Art. 6º - São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma dessa Constituição.*

Os mesmos transportes coletivos cuja ausência causa graves problemas sociais não são, no entanto, um direito social.

O usuário do transporte coletivo vê no transporte individual, de preferência o automóvel, a “saída” para a mobilidade. O automóvel é um produto que preenche diversos requisitos em nossa sociedade. São milhares e milhares de pessoas que vivem na dependência desse produto. Ele é estratégico na produção nacional, sobretudo por seus “efeitos para trás”, na enorme cadeia de insumos necessários à sua produção. Acrescente-se a isso os serviços que gravitam em torno de seu consumo, tais como comercialização, manutenção, publicidade, propaganda, combustíveis, empreiteiras de obras públicas de ampliação e reforma de sistemas viários para acomodar mais e mais carros, asfaltamento, construção de viadutos, passagens de nível.

O automóvel também conforma as cidades de tal sorte que estas acabam dependendo cada vez mais de sua utilização. Diante de um sistema de transporte coletivo ruim, insuficiente e caro, o automóvel se torna um sonho de consumo libertador do pesadelo representado pelo ônibus. Mas o automóvel é um forte agressor do meio ambiente e devorador insaciável do espaço urbano. Sua frota polui dezenas de vezes mais que a frota de ônibus e ainda mais que outras modalidades como metrô ou VLTs.

Entendo que a tarifa zero produziria um efeito radical na questão da mobilidade, tornando-a mais racional, ambientalmente mais sustentável e socialmente mais justa. Sua implantação envolve, porém, uma enorme disputa política, tanto no campo ideológico, como no campo econômico-financeiro.

Sucessivos governos no Brasil, em todas as instâncias, têm adotado políticas públicas para o transporte individual por automóvel em detrimento do transporte coletivo. Bilhões e bilhões são gastos na ampliação de vias e na construção de viadutos, enquanto se alega falta de recursos para o subsídio às tarifas e investimentos no transporte coletivo. Isso não se dá por acaso, mas por uma enorme disputa política que envolve diversos interesses.

Em Hasselt, na Bélgica, a “tarifa zero” existe desde 1997. A demanda por transporte coletivo cresceu cerca de 1300% e houve considerável diminuição de investimentos no sistema viário.

Por tudo que se disse nessa síntese da questão é que se afirmou o título deste texto. Começemos por reivindicar que o citado artigo danstituição inclua o transporte coletivo urbano como direito social.



# Tarifa Zero!

## A realidade possível

*Por Marcelo Pomar, Movimento Passe Livre*

Quando um sistema entre em crise, todas as saídas paliativas não passam de remendos históricos, que logo reventarão diante do rio caudaloso da História. E diante de uma situação de crise de um sistema, cabe àqueles que sempre o contestaram indicar claramente quais são suas perspectivas estratégicas, seu sistema substituto. Ou seja, um sistema que seja condizente com seu momento histórico, e com as necessidades da sociedade que dele se utiliza.

Florianópolis viveu dois momentos de profunda radicalização na cidade, em 2004 e 2005. Duas revoltas intensas, de semanas de duração, enfrentamento, e violência Estatal, com prisões arbitrárias, utilização de armamento ilegal, etc. Essas revoltas ocorreram como expressão do desgaste, da “falência” – não no sentido financeiro, mas social e moral –, do Sistema de Transporte Coletivo Urbano.

Elas expuseram uma contradição fundamental e insustentável: a necessidade de um transporte coletivo público e voltado para os interesses do desenvolvimento da sociedade, das forças produtivas em geral, e a realidade de um sistema falsamente “público”, controlado por famílias oligárquicas e atrasadas – ou mesmo por grandes corporações internacionais –, e que se pautam fundamentalmente pelo lucro, e não pela res pública. Ou seja, o transporte coletivo é visto como um grande mercado, uma fonte de apropriação de fatias gordas do orçamento das famílias, uma fonte de poder econômico e político. E como tal, interessa que esse sistema seja mantido para esses mesmos grupos.

Acontece que na sociedade existe luta de classes. Que nessa contradição há interesses opostos, e que toda exploração tem seu grau de limite. O dos transportes públicos chegou.

Além das históricas Revoltas da Catraca, em 2004 e 2005 em Florianópolis, a Revolta do Buzú em Salvador, em 2003, e revoltas similares que derrubaram ou contestaram tarifas em Vitória (ES) 2005, Uberlândia (MG) 2005, Criciúma (SC) 2005, Fortaleza (CE) 2005, e Recife (PE) 2005, mostraram que essa é uma onda inevitável. Nesse momento Brasília (DF) e Aracajú (SE) estão em lutas contra aumento de tarifas nos transportes urbanos. E

essa onda não vai parar, pelo fato concreto de 38 milhões de brasileiros não terem acesso aos transportes em virtude suas tarifas, e desse número crescer a cada tentativa de novo aumento nos preços.

Existe solução. Ela dependerá de uma combinação bem sucedida de fatores: mobilização popular, concepção estratégica de um modelo de sistema de transportes, e direção/determinação política em aplicá-lo. Do ponto de vista da mobilização popular, há uma expectativa bastante positiva, como saldo de duas vitórias consecutivas (2004/05), e da grande demonstração de força da população nas duas revoltas. Do ponto de vista do modelo, cabe fazer a ampla discussão na sociedade. Nossa determinação é a de ousar. Pensar o transporte como serviço público essencial. O transporte coletivo deve ser retirado das mãos da iniciativa privada, como fator fundamental para superar a pauta da lucratividade, que é a questão essência que exclui milhões de pessoas do transporte. O transporte deve ser gerido pelo poder público, municipalizado, voltado para os interesses da coletividade, e pautado numa outra forma de financiamento.

Ou seja, é preciso pensar numa nova forma de tributação que onere os setores que verdadeiramente se beneficiam do funcionamento diário do transporte coletivo, e não os usuários. Os setores que se beneficiam são os grandes industriais, as grandes empresas de comércio, os detentores dos grandes meios de produção e de circulação de mercadorias. A inversão da lógica “do paga quem usa, para o paga quem se beneficia” é um instrumento importante de democratização do acesso ao transporte coletivo.

Com os impostos que o povo brasileiro paga – um dos maiores do mundo –, com o que pagamos de juros, com a distribuição esdrúxula de renda que possuímos, com as opções políticas que isentam os empreendimentos milionários – como o “Costão Golf ” no Santinho – não há dúvidas de que é possível pensar num transporte coletivo público, gratuito e de qualidade, exatamente como deveriam ser a educação e a saúde. É possível fazê-lo! Tarifa Zero, uma das concepções estratégicas do nosso modelo de transportes!

# Por uma vida sem catracas e sem machismo<sup>1</sup>

*por Flora Lorena, Movimento Passe Livre*

Toda vez que viajo para algum lugar procuro andar nos transportes públicos da cidade que estou visitando. Em geral acho todos os sistemas de transporte melhores que o que uso diariamente. Para quem não conhece Floripa a nossa condição é de eminente calamidade. Uma pesquisa indicou que temos a pior mobilidade urbana do país!! Além disso as lutas relacionadas ao transporte são muito vivas nos movimentos sociais da cidade. Gosto de andar no transporte público coletivo pois conhecer uma cidade por meio dele pode favorecer uma visão menos turística da cidade, além de ser mais econômico e saudável, já que ficar andando de táxi é caro demais, e alugar um carro numa cidade que você desconhece o trânsito é arriscado.

Em uma viagem ao Rio de Janeiro, andando no sistema de metro de lá, um fato me chamou a atenção. Nos trens do Rio existem vagões exclusivos para mulheres. Estes vagões começaram a circular em 2006, ano em que a lei estadual que os criava foi aprovada. Os vagões são sinalizados com uma faixa rosa, e são de uso exclusivo das mulheres nos horários de pico, entre 6h e 9h, e entre 17h e 20h.

A existência destes vagões exclusivos para mulheres fez com que duas lutas que acho fundamentais passassem a dialogar. A luta contra o machismo e a luta contra as catracas.

A luta contra o machismo é mais antiga, mais difundida, mais discutida, e talvez até mais compreendida. A luta contra as catracas é a luta pelo direito à cidade. Cabe esclarecer que o Movimento Passe Livre utiliza a imagem da catraca como o símbolo daquilo que impede o acesso pleno à cidade, podemos dizer que a tarifa é uma catraca, a falta de horários é outra catraca, as linhas que não integram a cidade outra... Por isso dizemos que a luta contra a catraca é a luta para que o transporte público seja de fato público, para que ele seja para todas e todos. É a luta para que todas e todos possam ter acesso ao transporte, possam se deslocar pela cidade em que vivem, possam fazer parte desta cidade.

No entanto, mesmo que as catracas acabem, as mulheres só poderão de fato ter livre acesso às cidades se o machismo também acabar. De que adianta uma mulher ter a possibilidade material de ir para todos os lugares,

se ainda paira no imaginário masculino que uma mulher que anda pela noite não merece ser respeitada, que “uma boa mulher não fica andando por ai sozinha”. Por isso acredito que a luta feminista é tão importante para o exercício do direito à cidade quanto a luta contra as catracas.

Retornando ao assunto dos vagões exclusivos, a criação dos mesmos faz com que algumas questões sejam levantadas. Esses vagões demonstram que há alguma preocupação com as mulheres na formulação das políticas públicas que envolvem o transporte coletivo. No entanto essa preocupação aponta que ainda é necessário separar os homens das mulheres em algumas situações. Essa necessidade de separação demonstra que alguns deles não conseguem conviver de forma igual conosco, e se sentem no direito de exercer algum tipo de violência contra nós. A necessidade desses vagões nos faz pensar “a que ponto chegamos????” ou “a que ponto ainda estamos????”. O fato das mulheres precisarem ser transportadas em locais diferentes dos homens, para que possamos ter a nossa integridade física e psicologia mantida, não parece uma realidade avançada o suficiente para o século XXI.

Pelo que li em algumas reportagens, a criação desse vagão exclusivo foi necessário pois muitas mulheres sofriam assédio sexual dentro dos trens, principalmente quando estes estavam superlotados nos horários de pico. Este fato, das mulheres precisarem estar separadas fisicamente dos homens, é apenas mais um elemento para aqueles que apontam que o machismo não existe repensarem sobre suas convicções. Se de fato o machismo não existisse homens e mulheres poderiam conviver em um mesmo vagão sem existir a possibilidade de violência contra nós.

Fica claro que para que as mulheres possam ter de fato acesso às cidades é necessário que a luta contra a catraca avance, também combatendo o machismo. Acredito que a luta “Por uma vida sem catracas” deva incluir a luta “Por uma vida sem machismo”. Assim como acredito que a luta feminista deva se pautar para além dos vagões exclusivos, apesar deles serem necessários no contexto atual. Nossa luta é para que um dia esses vagões se tornem obsoletos, assim como as catracas.

Nota:

1 Cabe esclarecer que não possuímos nenhuma relação política com as ditas “Feministas Contra o Aumento”, discordamos completamente das ações e concepção de feminismo das mesmas.

# Destarificação do transporte coletivo urbano

*Por Daniel Guimarães, Movimento Passe Livre*

Não venho achando moleza cuidar do TarifaZero.org. Quer dizer, é moleza cuidar de um site hoje em dia, nessa época de fartura digital, com tantas ferramentas disponíveis e gratuitas para publicação online. O problema aqui é de conteúdo mesmo.

Me explico: há vasto material para estudo sobre transporte e mobilidade urbana, sobretudo textos técnicos. E o TarifaZero.org não é um site dedicado prioritariamente ao que há de técnico no assunto, como propostas em torno de tecnologias, novos modelos de ônibus ou construções de metrô. Como diria o nosso companheiro Marcelo Pomar, o problema aqui é político, sobre o projeto de transporte mais adequado e justo para a vida em coletividade. As soluções técnicas devem ser complementares.

Aí está a dificuldade, quase um embaraço: estamos destinados a sempre repetir e insistir no que é mais importante. Isso não quer dizer que o grande objetivo, a tarifa zero e o transporte gerido pelo poder público, exclua a possibilidade de termos pequenos avanços e etapas anteriores. Neste sentido, vale a pena comentar e debater o seguinte documento chamado Desoneração dos custos das tarifas do transporte público urbano e de característica urbana (abril de 2009), realizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

Em primeiro lugar, é importante ter em mente de que se trata de um texto corporativo, escrito sob a perspectiva e interesses desta associação de empresários.

Isto significa que, apesar de aparentemente defender o sistema de transporte coletivo em detrimento ao transporte individual, o objetivo da NTU é antes de tudo a reserva de mercado e não o bem estar pleno da coletividade.

Essa contradição está presente logo na abertura do documento, quando a entidade crava que o sistema de transporte coletivo “viveu recentemente uma das piores crises da sua história, que perdurou dez anos, consubstanciada por uma perda constante de demanda e de produtividade”. A queda da demanda, ou seja, um menor número de pessoas usando o transporte, está mais para um meio do que um fim nas preocupações. Compreensível, se ana-

lisado do ponto de vista empresarial, mas inaceitável do ponto de vista social.

Para defender seus projetos de reserva de mercado (mais usuários de transporte para gerar lucros para as empresas) a NTU expõe uma série de justos argumentos sobre a necessidade do transporte de massa, seu impacto na vida em sociedade e sobre a crise que enfrenta.

No documento surgem as seguintes informações:

- O transporte público é responsável pelo deslocamento de 59 milhões de passageiros diariamente, respondendo por mais de 60% dos deslocamentos mecanizados nas cidades brasileiras.

- *A NTU estima que o setor movimenta mais de R\$ 25 bilhões de reais por ano, influenciando diretamente no desempenho de outros setores econômicos, por se constituir em um insumo básico nos processos de produção e consumo de bens e serviços, além de ser um elemento estruturador das atividades urbanas, com forte reflexo na qualidade de vida da população das cidades.*

- *Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) confirmam que mais de 37 milhões de brasileiros não podem utilizar o transporte público de forma regular, por absoluta impossibilidade de pagar a tarifa, o que vem afrontar os direitos básicos da Carta Magna, ou seja, o direito de ir e vir.*

- *Segundo a Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República (SEDU/PR), "qualquer programa de melhoria de desempenho do transporte urbano atingiria um universo de 39 milhões de usuário diretos e uma população de 86 milhões de habitantes, considerando os 224 centros urbanos que apresentam problemas de mobilidade urbana.*

- *O Ipea estimou em pesquisa que as perdas anuais em 10 centros urbanos brasileiros com os congestionamentos*



**UMA CIDADE SÓ EXISTE PARA QUEM PODE SE MO**

*urbanos ultrapassam R\$ 500 milhões de reais, considerando apenas o gasto adicional de combustível e a perda de tempo dos trabalhadores nos seus deslocamentos.*

*- Estudo da SEDU/PR demonstra que as classes D e E apresentam uma participação de apenas 27% da demanda total dos ônibus urbanos, enquanto no perfil populacional representam mais de 45% do total de habitantes do país. Este fato indica que uma grande massa da população brasileira está excluída, por motivos financeiros, do direito mais elementar de todos: o direito de ir e vir.*

A NTU conclui, então, que é urgente reduzir os custos do sistema, pois quem o paga está deixando de utilizá-lo, prejudicando o negócio das empresas de transporte. Os principais vilões neste caso seriam: “falta de infraestrutura adequada, concorrência predatória do transporte ilegal, alta carga de tributos e encargos – que não considera a essencialidade do serviço – e o descontrolado na concessão das gratuidades e benefícios tarifários”.

Antes de apresentar as propostas objetivas da NTU, vale a pena prestar atenção em alguns pontos importantíssimos citados acima, que nos dão

suporte para pensar para que serve o transporte coletivo, como ele é oferecido hoje e como poderia e o deveria ser no futuro.

É possível amarrar estas informações assim: o transporte coletivo é fundamental para a organização da vida nas cidades de médio e grande porte. Sem ele, se torna inviável o deslocamento dos trabalhadores e trabalhadoras ao local de trabalho e dos estudantes (futuros trabalhadores) para os locais de aprendizado. De acordo com dados do Metrô de São Paulo, publicados pelo pesquisador Eduardo Vasconcellos no livro *Transporte urbano nos países em desenvolvimento*, trabalho e escola alcançam 75% dos motivos das viagens no transporte coletivo. Assim sendo, transporte coletivo é, nas palavras da NTU, um “ele-



mento estruturador das atividades urbanas” e movimentada mais de R\$ 25 bilhões por ano. Sem o transporte coletivo para levar e trazer os trabalhadores o que seria da classe A, dos patrões, da economia? No entanto, de acordo com a Pesquisa Origem/Destino de 2007, realizada pela Companhia do Metrô de São Paulo, entre outras entidades, sabemos que apenas 46% das viagens são custeadas pelos patrões, através do vale-transporte que, como sabemos, ainda desconta uma parte significativa nos salários dos empregados. E os 54% restantes, quem paga? Por conta disso, a NTU cita dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada que “confirmam que mais de 37 milhões de brasileiros não podem utilizar o transporte público de forma regular, por absoluta impossibilidade de pagar a tarifa, o que vem afrontar os direitos básicos da Carta Magna, ou seja, o direito de ir e vir.”

A NTU acerta e cai numa armadilha ao definir o transporte como direito de ir e vir e como um serviço essencial (que não recebe apoio adequado do Estado, ao contrário do transporte individual, plenamente beneficiado por políticas de isenção fiscal às montadoras e financiamentos intermináveis para os consumidores).

Ora, para começo de conversa, se é um serviço essencial, então nesta história está sobrando um elemento chamado “empresas de transporte”, no contexto das concessões, em que o poder público permite que entidades privadas façam de um serviço essencial um nicho de mercado qualquer. Do ponto de vista do TarifaZero.org, a figura do empresário de transporte só pode ser tolerada como um mero executor de uma política definida e gerida pelo poder público e vigiada pela população. O que Lúcio Gregori ajudou a implantar em São Paulo com a municipalização, conforme pode ser lido neste site em diversos artigos.

Mas nem só de trabalho e escola vivem as pessoas, ainda bem! A cidade oferece um sem número de possibilidades e todo mundo tem o direito de usufruir do espaço público para consumir e criar. É aí que entra a noção de que o transporte coletivo é um direito, entendendo aqui direito como aquilo que é oferecido igualmente a todas as pessoas, sem qualquer distinção ou impedimento. Neste caso essa barreira é a tarifa cobrada diretamente do usuário. Prova isso a informação acima citada, de que 37 milhões de brasileiros estão excluídos do sistema de transporte por conta dos custos cobrados dos passageiros (Ipea). E que apenas 27% das viagens são realizadas por pessoas que se encontram nas classes D e E (SEDU/PR), classes estas que representam mais de 40% da população.

A conclusão, repetitiva, mas importante, é que **A)** o sistema de transporte coletivo deveria garantir o direito de ir e vir da população nas cidades brasileiras, mas não cumpre este objetivo pela existência do pagamento di-



reto através da tarifa, **B**) serve na prática para fazer funcionar a economia, beneficiando a classe patronal que, no entanto, não contribui adequadamente para o custeio deste serviço, **C**) os empresários do sistema, se reclamam da queda do número de passageiros e admitem que o sistema de transporte é um direito essencial, deveriam humildemente se ausentar do ramo ou ser retirados pelo poder público ou população e **D**) há uma franca disputa dentro do próprio empresariado em torno do tema mobilidade. De um lado os empresários do transporte individual (um dos pilares da produção industrial, receptora de infindáveis afagos do governo que deveria beneficiar a classe trabalhadora, maioria do povo) e, do outro, os empresários do transporte coletivo que encontraram na Copa de 2014 uma oportunidade de ampliar seus negócios, vendendo soluções tecnológicas (por exemplo os Veículos Leves sobre Trilho) e exigindo a redução de todo tipo de empecilho financeiro que signifique um obstáculo para seus negócios. Esta disputa pode ser resumida em um trecho do documento em que a NTU cita que as “perdas anuais com congestionamentos urbanos nos centros ultrapassam R\$ 500 milhões anuais, considerando gasto adicional de combustível e a perda de tempo dos trabalhadores nos seus deslocamentos”. Aí está uma brecha para o movimento social atuar, na contradição deles.

Bom, sem mais delongas, estas são as propostas da NTU para que as tarifas de ônibus possam ser reduzidas:

(Antes, cabe lembrar que não deve se tratar este assunto com sectarismo. Mesmo que venha do lado oposto, qualquer idéia sempre deve ser avaliada com serenidade. Por exemplo, estou de pleno acordo com a NTU quando ela afirma que o transporte coletivo é a aplicação do direito de ir e vir e é algo essencial para a sociedade.)

Em geral, tudo rodeia a redução dos custos para as empresas de transporte:

A) “Reduzir em 50% o preço do óleo diesel”. Redução na tarifa de 10% a 12,50%. A NTU reclama de ausência de controle público com relação aos preços do óleo diesel que, segundo a associação, passou a representar de 10% a 25% do custo total do sistema. Estou de acordo. E, assim como o Estado deve controlar o preço do óleo diesel utilizado pelo transporte público, também deve controlar o próprio transporte público.

B) “Reduzir a zero o ICMS sobre os veículos destinados ao transporte público”. Redução de 1,20% na tarifa. Para a NTU, é injusto que o segmento dos táxis, que atendem a um público menor e mais rico, tenha esta regalia e o transporte coletivo não. De acordo, é realmente injusto.

C) Redução dos tributos diretos. (ISS, PIS/COFINS, taxas municipais). Redução média de 6% nas tarifas. Mesma argumentação acima. A

NTU afirma que vários setores da economia são liberados da contribuição de tais tributos e o transporte coletivo, fundamental para as cidades, também deveria ser. De acordo, desde que o sistema seja gerido pelo poder público e oferecido ao povo sem a cobrança direta (tarifa).

D) Reduzir encargos sociais. Redução média de 5% nas tarifas. Ai, não. Os empresários do transporte afirmam que os trabalhadores do sistema custam 46% do total, sendo os encargos sociais responsáveis por 10%. A solução não é reduzir a quantidade de trabalhadores e tampouco reduzir os direitos trabalhistas conquistados. Um sistema de transporte coletivo verdadeiramente público não deve ser prejudicial aos trabalhadores.

E) Gratuitades de idosos e estudantes: redução de cerca de 14%. A NTU não ousa questionar a validade e necessidade das gratuidades, afirmando que existe “forte argumentação de sustentação da medida”, mas pondera que 25% dos usuários do transporte não pagam tarifa – e essa conta é paga exclusivamente pelo restante dos usuários. A avaliação está correta: as gratuidades não deveriam ser financiadas com o aumento nas tarifas dos demais usuários. A proposta da NTU neste caso específico de estudantes (meia passagem) e idosos é que se utilize o orçamento público para bancar os custos. Isso não só é correto como abre portas para uma reflexão sobre como deve se pagar o total do sistema e quem tem a obrigação social de contribuir mais para isso.

Em resumo, quanto mais políticas públicas que beneficiem o transporte coletivo, melhor. Desde que estas políticas tenham como fim beneficiar a população, entendendo que o transporte coletivo é um direito que proporciona outros direitos, e não empresários privados que exploram o transporte como explorariam qualquer outro negócio. Nossa tarefa é dar à mobilidade urbana popular a importância que lhe é devida.

# Sobre a viabilidade econômica da Tarifa Zero em Florianópolis

*Por Victor "Khaled" Calejon, Movimento Passe Livre*

Ao falar da proposta da Tarifa Zero no transporte coletivo, frequentemente tenho me deparado com uma série de questionamentos e com uma grande desconfiança sobre a viabilidade econômica de sua implantação. Muitas das pessoas apóiam a idéia, concordam com nossas propostas, mas acreditam ser inviável sua aplicação.

Como esta tem sido uma questão recorrente, com o intuito de estimular a discussão, resolvi fazer um pequeno esboço, demonstrando não só a possibilidade técnica e econômica da implementação da Tarifa Zero em Florianópolis, mas também desmistificando algumas idéias, que defendem como tecnicamente inviável colocar este projeto em prática, quando sua viabilidade é muito maior do que inicialmente possa parecer.

Alerto que este texto não possui pretensão de ser um estudo definitivo sobre o assunto. Na verdade, a intenção aqui manifesta é de servir como uma reflexão inicial e ainda muito incompleta e imprecisa sobre o tema, uma vez que não possuo qualificação técnica para tal, e também porque, infelizmente, os dados disponíveis são bastante limitados para um estudo mais aprofundado sobre o assunto. De qualquer forma, penso que os elementos aqui levantados ajudam a quebrar alguns paradigmas.

Sobre um estudo mais completo, o desafio está lançado para o pessoal com mais afinidade com os cálculos e as variáveis econômicas do que este que vos escreve!

## **1- O custo do sistema de transporte coletivo**

O primeiro elemento a ser levantado aqui refere-se ao custo do sistema de transporte coletivo de Florianópolis. Como sabemos, o sistema de transporte público da cidade é operado sob o regime de concessão, que entrega para a iniciativa privada o direito de exploração deste serviço público, transformando-o numa mercadoria, num negócio mantido por empresas privadas, retirando do poder público o controle do sistema. Dessa forma, todo gerenciamento do transporte coletivo encontra-se hoje nas mãos destas empresas, sem participação popular e com um controle público completamente fictício, pois a prefeitura não exerce a gestão nem fiscalização sobre o transporte.

Prova disso é a completa falta de transparência dos custos e demais variáveis da operação do transporte coletivo. Pouquíssimos dados relativos ao sistema são publicizados, e a única planilha de custos do sistema que tivemos acesso só nos foi entregue após um grupo de militantes da Frente de Luta pelo Transporte Público se acorrentar na sede do Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Florianópolis (Setuf) em 2010.

Na planilha de custos apresentada, referente ao mês de março de 2010, o custo do sistema de transporte coletivo de Florianópolis naquele mês foi de R\$ 12.321.828,04. A planilha apresenta ainda um subsídio mensal da prefeitura no valor de R\$ 314.525,24. Cabe ressaltar que, segundo a mesma planilha, a diferença entre o **custo** e a **arrecadação** foi de R\$ 2.182.667,04, ou seja, as empresas alegam ter um prejuízo mensal da ordem de mais de 2 milhões de reais!

Dada a falta de transparência e de controle público sobre o sistema, e o absurdo da informação prestada, acredito que o valor informado foge muito da realidade, e que o custo do sistema é muito menor do que o apresentado na planilha, ou que uma parte considerável da arrecadação está sendo omitida pelas empresas. Que empresa operaria com um prejuízo mensal dessa ordem e mesmo assim manifesta desejo de continuar operando? Mesmo com toda desconfiança sobre a veracidade dos dados apresentados, para fins de levantamento e estudo, usaremos estes valores como referência.

Como o valor do custo mensal do sistema que temos acesso refere-se ao mês de Março de 2010, e o INPC, calculado pelo IBGE, costuma ser o índice utilizado nos reajustes das tarifas do transporte coletivo, atualizaremos o valor para o mês de Janeiro de 2011 aplicando este índice, que de abril a dezembro de 2010 foi de 4,06%.

Dessa forma, o valor mensal estimado do custo do sistema, atualizado para Janeiro de 2011, é de R\$ 12.822.587,89. A partir deste valor, **estimaremos como custo anual aproximado do sistema a cifra de R\$ 153.871.054,72.**

## **2- O desafio técnico da Tarifa Zero: a busca de novas fontes de receita para o financiamento do sistema de transporte coletivo**

Frente a sua importância social, enquanto política que garante de fato o direito de ir e vir de toda população na cidade e o acesso pleno aos bens, serviços e direitos presentes no espaço urbano, a luta pela Tarifa Zero possui o grande desafio de buscar fontes de receita alternativas ao pagamento da tarifa para o financiamento do sistema de transporte coletivo.

Neste ponto, utilizaremos a fundamental contribuição de Diego Au-

gusto Diehl, autor da monografia, “O programa tarifa zero no transporte coletivo de Curitiba”, estudo utilizado para embasar boa parte das idéias expostas a seguir.

Conforme o disposto no artigo 30, V, da Constituição Federal, o transporte coletivo é competência do município. Cabe então à municipalidade a prestação do serviço de transporte, bem como a definição de seu marco regulatório e a decisão sobre sua forma de financiamento.

A implementação da Tarifa Zero pressupõe o **financiamento indireto** do serviço, da mesma maneira que os demais serviços públicos (como saúde, educação, segurança pública, etc) são financiados. Por ser competência do município, os recursos que viabilizariam a Tarifa Zero no transporte coletivo devem constar de receitas próprias do poder municipal, podendo contar também com repasses financeiros advindos das esferas estadual e federal.

Como nos mostra Diehl, essa nova fonte de receita, que garantiria o financiamento indireto do serviço, deve levar em consideração “a capacidade econômica e financeira do indivíduo, e a capacidade contributiva do cidadão, para garantir seu caráter de isonomia e de justiça social”. Dada a importância central do transporte coletivo no funcionamento da cidade, garantindo o fluxo de bens e pessoas no espaço urbano, julgo conveniente e necessário incluir como critério de definição da fonte de receita a ser utilizada para o pagamento do custo do sistema de transporte a oneração daqueles que verdadeiramente se beneficiam de seu funcionamento na cidade: os setores comercial, industrial e de serviços, e todas as camadas mais ricas da sociedade.

Dentre os impostos de competência tributária municipal, aquele que melhor se adequa a estas características e constitui fonte viável e segura para a aplicação da Tarifa Zero é o Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU).

### **3- O IPTU como principal receita financeira para a Tarifa Zero**

O IPTU é um imposto municipal, incidente sobre a propriedade urbana, cuja base de cálculo é o valor venal do imóvel. Sobre esta base de cálculo incide a alíquota do imposto, que pode ser aplicada de forma progressiva em razão do valor, da localização e uso do imóvel. Além destes aspectos, vale ressaltar que a Constituição Federal não estabeleceu limites ao município na definição das alíquotas, conferindo ao poder municipal liberdade na fixação de seus critérios.

Para Diehl, “quanto à fonte de receita para a implantação do programa, é compreensível a ‘escolha’ do IPTU, pelos criadores do programa. É que, dentre os tributos de competência municipal, o IPTU é o tributo mais

regular e de maior previsibilidade dentro do orçamento público. Além disso, representa a manifestação de capacidade econômica forte na modalidade patrimonial, e não através do consumo ou patrimonial fraca – como é o caso do ISS e do ITBI –, que poderia acarretar graves conseqüências para a economia local.”

Definidos os critérios e eleito o IPTU como possível fonte de receita para a Tarifa Zero, resta saber a viabilidade econômica de sua utilização e o impacto gerado pela necessidade de aumento na arrecadação deste imposto para o financiamento do sistema de transporte coletivo da cidade.

Segundo a Prefeitura Municipal de Florianópolis, “o valor de IPTU e taxa de coleta de resíduos sólidos lançado para o exercício de 2011 soma R\$ 204.317.931,70”. Conforme estimamos anteriormente, o custo anual aproximado do sistema de transporte coletivo de Florianópolis é de R\$ 153.871.054,72, valor a ser ampliado na arrecadação do imposto, de forma a garantir a receita necessária para a implantação da Tarifa Zero.

Tomando estes valores como base, e excluindo o subsídio já pago pela prefeitura às empresas de transporte coletivo como forma de compensação tarifária, de aproximadamente R\$ 3.774.302,88 anuais, chego ao percentual de aumento na arrecadação do IPTU necessário para viabilizar a Tarifa Zero: **73,46%**.

Apesar do número parecer elevado num primeiro momento, frente aos benefícios sociais, econômicos, ambientais, dentre tantos outros fatores, da aplicação da Tarifa Zero, acredito ser este um preço muito baixo para a implantação de um projeto de tamanha magnitude.

Como disse anteriormente, o IPTU é um imposto progressivo, com alíquotas distintas de acordo com o valor, localização e uso do imóvel. Desta forma, chamo atenção para o fato de que este percentual de aumento não deve ser aplicado de forma linear, mas distribuído diferencialmente, de acordo com a capacidade de renda do cidadão e a destinação do imóvel tributado.

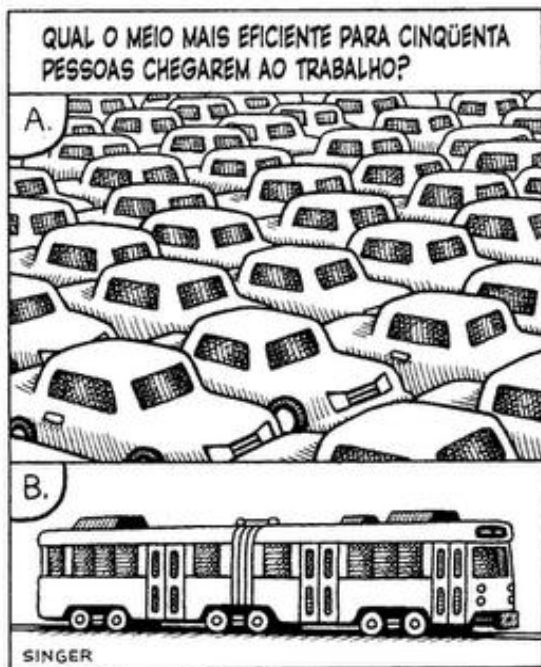
É evidente que a aplicação de tal medida favoreceria enormemente o setor patronal, que ficaria livre dos custos representados pelo pagamento do vale transporte a seus funcionários. Para este setor, o percentual de aumento aplicado deve ser majorado drasticamente, muitíssimo acima dos 73,46%. Da mesma forma, o peso sobre o aumento na arrecadação do IPTU deve ser concentrado também nos setores de maior renda, sobre as mansões, apartamentos de luxo, resorts, e grandes empreendimentos imobiliários. A adoção destas medidas retiraria o peso do aumento das camadas populares, além de servir como mecanismo direto de distribuição de renda e de ampliar a eficiência econômica da cidade, aquecendo também a economia local.

Trazendo mais uma vez as contribuições de Diehl, concordo com sua

afirmação de que “os demais impostos de competência municipal, não obstante não apresentarem-se, tributária ou economicamente, recomendáveis para a remuneração do serviço de transporte coletivo, certamente podem ter suas alíquotas majoradas, de forma a compor, secundariamente, juntamente com os recursos provenientes do IPTU e das restituições financeiras do estado e da União, o montante necessário para a devida operação do serviço, de forma economicamente sustentável e juridicamente viável.”

Somado ao aporte de receita trazido pelo aumento na arrecadação do IPTU, os R\$ 47.750.870,73 do repasse de recursos referentes à arrecadação do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) à prefeitura de Florianópolis em 2011 também poderiam ser destinados ao financiamento do transporte coletivo da cidade, assim como os R\$ 16,9 milhões gastos na revitalização da avenida Beira-Mar Norte, os mais de R\$ 16 milhões gastos na construção do elevador do Trevo da Seta, os R\$ 8,1 milhões para a construção do elevador Rita Maria, os R\$ 3,7 milhões gastos com a árvore de Natal em 2009...

Mais uma vez, fica demonstrado que esta é uma discussão eminentemente política, não restando empecilhos de ordem técnica para a aplicação imediata da Tarifa Zero. A “inviabilidade técnica” mostra-se então como discurso vazio, fruto da falta de vontade política do poder público e da manifesta vontade da elite de manter os espaços da cidade sobre seu controle, dificultando (quando não impossibilitando) a circulação das camadas populares com a cobrança da tarifa e a existência de um sistema de transporte coletivo ineficiente e precário, que não atende as demandas da população.



## **(In)conclusões**

Como disse na apresentação deste pequeno texto, os dados aqui apresentados representam apenas aproximações, estimativas, não consistindo em informações plenamente fiéis, mas apenas um esboço de estudo. No entanto, frente as limitações e dificuldades no acesso a dados mais precisos, fiz um esforço verdadeiro para que as informações aqui desenvolvidas se aproximassem o máximo possível da realidade.

Alerto também que diversas variáveis deixaram de ser trabalhadas, como o aumento na demanda pelo transporte coletivo ocasionado pela Tarifa Zero (gerando um aumento nos custos do sistema), o fim dos custos com a arrecadação da tarifa (gerando economia nos custos do transporte), o impacto no orçamento trazido pela economia em obras viárias, entre uma infinidade de outros fatores importantes para um estudo mais preciso e completo sobre o tema.

De qualquer forma, espero ter ajudado com esta reflexão, trazendo elementos e contribuindo com o debate.

[\*] Agradeço especialmente aos amigos e companheiros de movimento Simara Pereira e Roberto Dokonal, que me auxiliaram nos cálculos e na análise das informações. Agradeço também ao Lúcio Gregori e aos companheiros do Movimento Passe Livre, que direta ou indiretamente participaram de forma decisiva nas formulações aqui presentes.



# Tarifa Zero na Vila do Arvoredo

*por Carol Cruz, Movimento Passe Livre*

As pessoas acham engraçado, mas eu realmente sonho com o dia que teremos tarifa zero. Fico me imaginando sair tranquilamente de casa, caminhando até um ponto de ônibus que realmente proteja do sol e da chuva, que tenha bancos confortáveis e no lugar das propagandas os horários e itinerários dos ônibus que passam por ali. Eles poderiam ser até superdivertidos, temáticos, com placas solares para garantirem a energia dos painéis interativos ou com contagem regressiva para o próximo ônibus. São tantas possibilidades. Minha imaginação voa: como seria uma cidade sem carros particulares? Uma cidade de calçadas largas, aonde as vias fossem imensas ciclovias?...

A luta que o Movimento Passe Livre faz pela Tarifa Zero, embora implique em exigir que se devolva o controle e responsabilidade do transporte coletivo ao poder público enquanto um direito social, é uma luta que extrapola o simples fato do usuário não ser mais o único a pagar o custo do transporte por meio da tarifa. Quando falamos em tarifa zero estamos falando em levar até as últimas consequências o nosso direito de ir e vir. Estamos levando muito a sério nosso direito de participação política na construção e cuidado da nossa cidade. Estamos falando em uma cidade mais justa, mais livre e mais democrática. O que sustenta nossa bandeira Tarifa Zero é a vontade de mudar tudo, como diz nosso amigo Lúcio Gregori. E tudo nos diz que não somos os únicos.

No sábado de 4 de junho de 2011, passamos mais uma tarde na sede da Associação de Moradores da Vila do Arvoredo, a AMOVILA. Juntos estamos planejando nosso ônibus tarifa zero e em nossos encontros aproveitamos para trocar ideias sobre a cidade quequeremos (leia aqui sobre nosso primeiro encontro). Mas que cidade é essa? Nós a conhecemos? Neste encontro, para começo de conversa, nos debruçamos sobre o mapa de Florianópolis, afinal são tantos os lugares em que nunca estivemos. Cada um, então, escolheu um que gostaria de conhecer. Teve gente que quis ir para bem longe, ao extremo sul da ilha, como Seu Nivaldo que queria conhecer Naufragados. Outras pessoas ficariam pelo norte mesmo, mas num lugar que parece outro mundo como é Jurerê Internacional. Celina e Marlete, também moradoras da Vila, queriam ver as pessoas chegando e partindo da ilha no aeroporto Her-



cílio Luz. Seu Eurico, tesoureiro da associação, é um homem sério e queria ir até o Alto da Caieira fiscalizar as obras inacabadas do PAC.

A maioria de nós não conhece esses lugares porque são tantas as dificuldades para chegar até eles, a mobilidade em Floripa é tão ruim, que desistimos antes mesmo de sair de casa. Como para transformar a cidade é preciso conhecê-la, e nenhum de nós do MPL mora na região dos Ingleses, resolvemos então listar os principais meios de transportes utilizados e quais o maiores problemas para locomoção que enfrentam os moradores e moradoras da Vila do Arvoredo. E não são poucos.

Para começar o ponto de ônibus mais próximo fica muito longe, o que dificulta mais ainda para as pessoas demais idade, o pessoal que chega com compras, ou qualquer um que chegue num dia de chuva. Seu Eurico conta que para chegar mais rápido vai de bicicleta até o ponto, mas nunca encontra um local apropriado e seguro para deixá-la. Eles contaram também que a sinalização dos terminais e ônibus é muito ruim e por isso algumas vezes já pegaram ônibus errado, ou precisaram rebolar para orientar os turistas estrangeiros que frequentam o local. Toda essa falta de informação confunde muito as pessoas, que ficam inseguras para irem a lugares que não conhecem bem. É preciso melhorar muito por aqui, mais ônibus, especialmente nos horários de pico para ninguém ir em pé. Mais pontos de informação, calçadas adaptadas, linhas circulares, paradas de ônibus mais próximas entre muitas outras coisas.

Conversando constatamos que todas essas pequenas melhorias são fundamentais para que de fatos todos tenham acesso à cidade. Pois não são

só os deficientes físicos e idosos que se beneficiam com uma boa calçada. Assim como não são só os atuais usuários do transporte coletivo que se beneficiariam com mais ônibus, faixas exclusivas, menos carros e menos poluição nas ruas. O bom funcionamento da cidade depende disso. Algo tão essencial como o transporte público não poderia estar nas mãos de quem precisa lucra com isso. E essa foi a deixa para falarmos da tarifa zero.

O pessoal ficou muito curioso. Querem saber como funciona, quem vai pagar, se existe alguma cidade brasileira com tarifa zero, estão cheios de perguntas. Mas o tempo foi pouco, e essa conversa ficou para um próximo encontro. Para encerrar eles nos ajudaram a fechar um questionário que vamos realizar para saber o que as 168 famílias da Vila andam sentido em relação à mobilidade urbana de Florianópolis. É uma investigação modesta a que pretendemos fazer, mas nunca se fez um levantamento deste tipo na cidade. Provavelmente é por por isso que o sistema de transportes é tão ineficiente. A definição dos trajetos e horários é feita sem um estudo sério, parece sair da cabeça de quem nem pega ônibus.

Esperamos que este questionário nos ajude a fazer nosso ônibus tarifa zero. É um pequenino passo para nós que queremos mudar tudo, mas já está valendo a pena. Conhecemos companheiros e companheiras valiosas na luta pelo direito à cidade. Esperamos projetar juntos uma cidade na qual todos terão direito ao transporte para ir e vir livremente para onde quiserem. Sobre tudo para voltar para sua casa, uma bonita casa, em algum bairro tranquilo de uma cidade que existe para todos.

