



Tarifa Zero na mobilidade, imaginando a igualdade para uma utopia presente

***Tarifa Zero en la movilidad, imaginando la
igualdad para una utopía presente***

***Tarifa Zero in mobility, imagining equality for
a present utopia***

Márcia Sandoval Gregori

Grupo Museu Patrimônio - FAU USP, São Paulo, Brasil.

marciagregori@hotmail.com

Amanda Saba Ruggiero

Instituto de Arquitetura e Urbanismo - USP, São Carlos, Brasil.

amandaruggiero@usp.br

Resumo

O ensaio a seguir parte das inquietações sobre os tempos atuais, apontadas pelo antropólogo Francês Marc Augé, e sistematizadas em três eixos: a hegemonia do presente, em cuja face perversa estão o descrédito da política e da ciência; a ausência de sentido, resultante em consumo exacerbado como efeito da aceleração do cotidiano; e a imaginação, cujo esforço e utopia assentam-se em imaginar a humanidade a partir de existência que minimize as desigualdades, parafraseando o título de Augé. O texto propõe pensar estas três perspectivas em relação à mobilidade e especificamente à Tarifa Zero, ou passe livre, no Brasil. De um lado vivencia-se momento de mudanças políticas e polarizações nacionais, de outro, um cenário tensionado, entre direitos e manifestos e a tentativa de conter a democracia e os direitos civis por meios violentos. Sendo assim, torna-se cada vez mais urgente imaginar no presente.

Palavras-Chave: Presente. Política. Imaginação. Mobilidade. Marc Augé.

Resumen

El siguiente ensayo parte de las preocupaciones sobre la actualidad, señaladas por el antropólogo francés Marc Augé, y sistematizadas en tres ejes: la hegemonía del presente, en cuyo rostro perverso se encuentra el desprestigio de la política y la ciencia; la ausencia de sentido, que resulta en un consumo exacerbado como efecto de la aceleración de la vida cotidiana; y la imaginación, cuyo esfuerzo y utopía se basan en imaginar a la humanidad desde una existencia que minimice las desigualdades, parafraseando el título de Augé. El texto propone pensar estas tres perspectivas en relación a la movilidad y específicamente a la Tarifa Zero, o pase libre, en Brasil. Por un lado, hay un momento de cambios políticos y polarizaciones nacionales, por el otro, un escenario tenso, entre derechos y manifestos, entre el intento de contener la democracia y los derechos civiles por medios violentos. Así, se hace cada vez más urgente imaginar en el presente.

Palabras-Clave: Presente. Política. Imaginación. Movilidad. Marc Augé.

Abstract

The following essay starts from the concerns about current times, pointed out by the French anthropologist Marc Augé, and systematized in three axes: the hegemony of the present, in whose perverse face lies the discredit of politics and science; the absence of meaning, resulting in exacerbated consumption as an effect of the acceleration of everyday life; and imagination, whose effort and utopia are based on imagining humanity from an existence that minimizes inequalities, to paraphrase Augé's title. The text proposes thinking about these three perspectives in relation to mobility and specifically to Tarifa Zero, or free pass, in Brazil. On the one hand, there is a moment of political changes and national polarizations, on the other, a tense scenario, between rights and manifestos, between the attempt to contain democracy and civil rights by violent means. It becomes more and more urgent to imagine in the present.

Keywords: Present. Policy. Imagination. Mobility. Marc. Augé.

HEGEMONIA DO PRESENTE OU IMAGINAÇÃO RESISTENTE

*Se a humanidade tivesse consciência de si não deixaria os jogos do **poder** obscurecerem o ideal do conhecimento.*

*Mas a humanidade não existe, ainda que nunca tenha havido tanta possibilidade de nos enxergarmos como **humanidade**.*

(AUGÉ, 2002, p. 231)

Neste ensaio propõe-se uma reflexão sobre o presente e a mobilidade a partir dos apontamentos de Marc Augé em seu texto *Imaginar a humanidade: para uma antropologia dos fins*. O antropólogo teve ampla difusão no Brasil da sua obra *Não Lugares - Introdução a uma antropologia da supermodernidade*, em que define o conceito dos espaços não-relacionais, a-históricos e desprovidos de identidade. Dentro da caracterização dos não-lugares, estão os espaços de passagem, pontos de transbordo como aeroportos, rodoviárias, estradas, espaços de impermanência caracterizados pela ausência de sentidos, significados, vivências, memórias, ou seja o que batizou como não lugares.

Estaria o presente dado como início e fim permanentes - realidade autorreferente da qual aparentemente não se pode escapar? Como se manifestam a perda de sentido e a imaginação resistente nessa conjuntura? Hegemonia do presente, perda de sentido e imaginação formariam, assim, uma tríade em constante tensão e contensão, confronto entre diferentes culturas, pensamentos e mentes, verificados no embotamento ou na possibilidade da abertura para o novo e na perspectiva otimista de se conceber toda a humanidade em suas concordâncias e singularidades específicas. Como, então, seria possível observar tais aspectos na mobilidade, objeto do presente ensaio?

De acordo com Augé, a hegemonia do presente é um sintoma¹ vivenciado pelos seres humanos devido a uma conjuntura de fatos e fenômenos. A enorme violência, a desigualdade social, a miséria, a fome, a ameaça ecológica, aliados à lentidão das instituições para agir em face de questões urgentes, resultam em um descrédito cada vez maior da política e em uma sensação de suspensão do tempo, que parece não ter passado ou futuro possível. No Brasil, por sua vez, há um consenso popular de que político é sempre corrupto, incapaz de resolver ou sanar questões coletivas, e que a moral ou a ética passam longe dos atos e ações políticos, percepção que afasta as pessoas da participação, alienando-as cada vez mais da possibilidade de exercício da cidadania².

A falta de credibilidade com a política também se reflete na ciência, o medo das epidemias incontroláveis, seja de período anterior à epidemia causada pelo SARS-CoV-2, a advertência de doenças como AIDS, gripe aviária e outras já evidenciaram as ameaças sistemáticas que se confirmaram, em magnitude e gravidade na pandemia

¹ Entendido como na acepção do filósofo Georges Didi-Huberman, para quem sintomas seriam dinâmicas das pulsações estruturais corporificadas, como fantasmas, em imagens. Sua essência são tempo, gesto e significado, e revelam recalcamientos transindividuais, sociais, constituindo aparições de um estado de espírito coletivo e restos que resistem ao apagamento.

² Para o geógrafo Milton Santos, cidadania é a construção ativa da cidade por seus cidadãos, o que põe em xeque a cidade alienante e afastada, exclusiva do *expert*. Na cidade construída ativamente pela comunidade o Estado deve ser um regulador do espaço a fim de evitar que ele seja determinado exclusivamente pelas forças de mercado. Neste sentido, diferencia-se de maneira fundamental a cidadania e o consumo. Comprar e esgotar não garante cidadania, mas significa estar submetido ao sistema dominante, ainda que com mais possibilidade e qualidade do que os que pouco ou nada podem adquirir.

de Covid-19, drástica e sem precedentes de escala planetária, ainda não findada. Dez anos atrás, a ciência apontava incertezas e sinais em decorrência das pesquisas e dos resultados divulgados sobre a clonagem de animais e o uso de alimentos transgênicos. Durante a pandemia de Covid-19, a corrida para se chegar a uma vacina que pudesse combater o crescente número de óbitos ampliou o alcance da ciência e divulgou mundialmente procedimentos, tensões, conflitos, etapas e metodologias científicas, poucas vezes debatidas e conhecidas pelo público geral, como definiu Bruno Latour, em uma visão otimista, a pandemia escancarou a dimensão sociológica e política da ciência³ (COSTA e ROQUE, 2020).

Ao pensar sobre a hegemonia do presente, Marc Augé determina dois processos que se sobrepõem de maneira ambivalente, o impensado e o impensável. Do consumismo, das imagens, e a superabundância dos objetos resultam o impensado, em ação contínua, não há tempo e nem espaço para reflexão diante da aceleração da exploração e exaustão de bens e imagens. Já o impensável, pelo lado da ciência, refere-se a uma tecnologia a serviço de si mesmo, destinada a seu próprio fim, capaz de desenvolver políticas assistencialistas mas não de transformação. A ciência se move nas fronteiras entre o desconhecido e o conhecido, e de alguma forma o par entre ciência e tecnologia carece de esforços emancipadores, para além do destino encerrado em seus fins. Esse alerta de Augé foi posteriormente desenvolvido pelo professor de Arte Moderna e Teoria da Universidade de Columbia Jonathan Crary em seu livro: *24/7 Capitalismo tardio e os fins do sono*, publicado em 2016 no Brasil. Nele,

³ Em entrevista a Alyne Costa e Tatiane Roque, Bruno Latour afirma: "Não falo do Brasil porque não conheço o suficiente, mas, no caso da Europa, foi um aprendizado coletivo para os políticos, os cientistas e o público sobre o fato de que a ciência não oferece respostas definitivas, já que as informações mudam toda semana e continuam mudando praticamente em tempo real. Talvez seja uma visão um pouco otimista, mas acho que o público aprendeu muito sobre isso, por exemplo, ao ver que era preciso obter estatísticas sobre o número de mortos, definir a distância entre um metro ou dois, saber se a máscara era útil ou não, saber por que o vírus era muito danoso aos pulmões, aprender que existem cientistas diferentes, que eles devem ser equipados, financiados, que eles nem sempre concordam sobre as estratégias de pesquisa..."

No geral, passamos de uma ideia muito inocente — temos que admitir — de uma ciência que traz informações que só precisam ser divulgadas, a uma ideia mais próxima do que nós, da Sociologia da Ciência, ensinamos há 40 anos. Acho que, desse ponto de vista, isso foi muito positivo. E, como sempre, na Inglaterra, na França ou na Itália, e imagino que também na Alemanha, vimos as brigas habituais entre cientistas que têm que endossar decisões políticas desagradáveis e cientistas que tentam pôr na boca dos políticos seus argumentos preferidos. Mas isso é, de certa forma, a dinâmica normal."

Crary problematiza e evidencia com dados e por meio de exemplos, como a tecnologia e o seu desenvolvimento está predominantemente empenhada em ampliar o gasto das pessoas, reduzir o tempo de espera e de reflexão, para que os impulsos consumistas tomem todo seu dia, robotizando as pessoas em seus celulares e aprimorando cada vez mais tecnologias, aparatos e pesquisas para que este ciclo se consolide em maior escala, velocidade e volume. Neste sentido, a reflexão do teórico corrobora os apontamentos de Augé sobre este esgotamento do presente, e sua hegemonia, cerceando cada vez mais a capacidade de reflexão e de imaginação das pessoas.

IMAGINAR É RESISTIR

Por outro lado, o ato de imaginar e a imaginação seriam a possibilidade de resistir⁴. Resistir às falsas evidências de um presente hegemônico que se parece como um ponto final imutável, impossível de ser superado, portanto sem sentido e sem finalidade, senão se reproduzir infinitamente. Para Marc Augé, ao contrário, o presente é um desafio cujo futuro pode ser imaginado conjuntamente. A imaginação, portanto, está relacionada ao coletivo, à descoberta e à aventura do novo, ao descondicionamento do pensar e do fazer, ou seja, a construção de um verdadeiro conhecimento, que vai além da evidência condicionada pelos poderes hegemônicos. A imaginação deve alcançar, pois, os mais diversos campos do fazer humano, artes, filosofia, ciência, política, economia, entre outros, e devido à mudança de escala do mundo precisa explorar os territórios comuns a estas práticas.

Para Augé, no entanto, os jogos de poder obscurecem esse ideal do conhecimento, nublando a possibilidade de nos enxergarmos como humanidade. Contrariamente, uma sociedade governada pelo ideal da pesquisa, da descoberta e da aventura, não tolera a desigualdade ou a pobreza, porque tais injustiças não pertencem ao mundo intelectualmente sólido ou economicamente razoável em termos coletivos.

⁴ O sentido de resistir colocado por Marc Augé dialoga com o defendido por Georges Didi-Huberman, segundo o qual o imaginar é um ato de resistência, a possibilidade de se inscrever na história para sobreviver e, assim, salvar toda a humanidade.

Um exemplo desse amplo esgotamento reflexivo e imaginativo foi a recepção inicial, durante o governo de Luiza Erundina de Sousa (prefeita de São Paulo entre 1989 e 1992), do projeto da chamada Tarifa Zero. Sem condições políticas favoráveis, a ideia parecia absurda e inviável para muitos políticos e tecnocratas, embora estudo rigoroso da equipe da Secretaria Municipal de Transportes (SMT) apontasse caminhos e meios para sua viabilidade e houvesse apoio popular. Passados quase 30 anos, a criação permanece ambiciosa e polêmica apesar de tratar de questão fulcral, a garantia do direito constitucional à mobilidade, à cidadania e à cidade.

Outro aspecto que se sobrepõe à hegemonia do presente é a ausência de sentido, quase como um par que se completa. A somatória dos fenômenos observados em tempos de supermodernidade, segundo Augé, sinalizam para uma rua sem saída, um caminho unidirecional que decorre em um esvaziamento e uma ausência de sentido da vida e das práticas humanas, com exceção do consumo, que parece ser uma das principais finalidades na atualidade, embora ele efetivamente não dê sentido à humanidade como coletividade que se entenda enquanto tal.

Cada vez mais estimulado e facilitado pelas tecnologias acopladas nas palmas das mãos, reduz espaços de trocas, impermeabiliza pensamentos críticos, e como consequência a realidade configura-se como fatal e imutável. As políticas se pautam por atividades assistencialistas e torna-se quase uma ofensa almejar ações e políticas transformadoras. De certa forma, segundo Augé, houve um deslocamento no discurso, um desencanto ante às promessas e anseios desenhados nos anos 1960/70, o futuro não aconteceu. Desse modo, seguem redundantes ações e práticas de caridade e assistencialismos, dividindo o mundo entre "aqueles que decidem sobre os fins e os outros" (2009, p.227).

Nas últimas semanas (novembro/dezembro de 2022), as manifestações do mercado financeiro tensionando a transição de governo deixam cada vez mais evidente que a finalidade é o poder na economia, há uma força discursiva sobre as decisões que pautam o bem coletivo, e regem o nosso Estado. No sistema econômico, é a reprodução do próprio sistema, que está exclusivamente voltado para si, não mais pautado pela produção, mas sim pela lógica financeira e mercantil. Especulações

sobre a estabilidade financeira do país, rumos futuros, gastos com programas sociais para tirar milhões de brasileiros da miséria parecem não agradar àqueles poucos que querem decidir os fins dos muitos e concentrar a riqueza em suas próprias mãos.

Outra contenda a tensionar a transição política no país foram as estradas fechadas por ocupantes e manifestações ilegais, impedindo o fluxo de veículos, iluminando não-lugares por pessoas trajadas de verde amarelo, reivindicando a suspensão do resultado democrático das urnas, com a escolha do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, de um lado, representando um conjunto de valores diametralmente oposto ao que tomaremos aqui como central para este ensaio, a noção de humanidade. A concepção de humanidade é uma imaginação, um pacto coletivo, uma utopia pela qual se deve lutar, e assistimos, no presente, o risco iminente de seu desaparecimento, como aponta Augé, devido aos sintomas que ele denomina como hegemonia do presente, ausência de sentido e incapacidade de imaginar.

A pauta da mobilidade e a Tarifa Zero, por outro lado, parecem um exemplo a iluminar a nossa possibilidade e necessidade de pensar novos mundos e meios de construí-los de modo diferente, transformador, desejando mais igualdade e justiça social, a tensionar o atual cenário do país. E ela volta à cena do debate no final do ano de 2022 trazida pelos tribunais de justiça, que delegaram aos prefeitos a decisão de fornecer transporte gratuito nas cidades no dia do segundo turno das eleições, e pelo atual prefeito da cidade de São Paulo, Ricardo Nunes, que se propõe a estudar a gratuidade nos transportes coletivos da cidade e eventualmente instituí-la até o final de seu mandato.

Seriam essas ações do poder judiciário norteadas pela luta pelo direito constitucional do direito de ir e vir e do transporte? Ou, no caso do prefeito paulistano, um vislumbre de uma ação que poderia cativar uma cifra ampla de eleitores para sua reeleição? Sua tentativa inicial de negar o acesso aos eleitores no segundo turno do pleito pode ser um forte indicativo. Pretende-se abordar esses sintomas do presente a partir da perspectiva da mobilidade, e em particular do passe livre no sistema de transportes coletivos, proposta cada vez mais em pauta. Tema amplo e debatido em suas instâncias técnicas e políticas, recentemente tem encontrado eco nas esferas

sociais e simbólicas, participando de programas de governo e implementado por dezenas de cidades no país e no exterior⁵.

TARIFA ZERO - IMAGINANDO A MOBILIDADE OU UMA UTOPIA ?

A antropologia tem o que dizer para análise do mundo contemporâneo. À sua maneira, observando as situações locais, o antropólogo trabalha só. A princípio, ele deve poder dar conta dos fenômenos locais e ele deve dar conta também de tudo o que é novo no contexto. E o contexto, de uma parte, é o planeta inteiro, e um mundo onde a circulação, a comunicação, o consumo são privilegiados – são a ideologia do mundo, hoje. (...)
(AUGÉ, 2002, p.8)

Antes de entrar na oportunidade que o tema da mobilidade coloca, convém apontar algumas de suas características particulares e específicas que delineiam uma discussão ainda mais complexa sobre o assunto. Ela não é um fim em si mesma, mas um meio para se chegar a diferentes localidades ou vivenciar diferentes experiências urbanas. É o deslocamento pelo espaço citadino, sua fruição e construção social que faz possível o exercício de uma cidadania plena e viva, mesmo quando ela é praticada de maneira considerada inútil⁶, algo, inclusive, apontado por artistas como possibilidade de descondicionamento da mente, do corpo e de suas ações⁷, ou seja, de uma ruptura com o sistema hegemônico, e da instauração de uma cidadania (cri)ativa.

No dia 25 de outubro de 2022, aparentemente no sentido de garantir o direito ao voto, parte fundamental da cidadania, o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) aprovou uma norma garantindo que os prefeitos e governadores não poderiam sofrer

⁵ Há atualmente no país ao menos 51 cidades que adotaram o sistema de tarifa zero no Brasil, segundo reportagem de Rafael Balago do jornal *Folha de S. Paulo* de 27 de novembro de 2022. E a equipe de transição do Governo Lula vai debater esta possibilidade como política pública nacional.

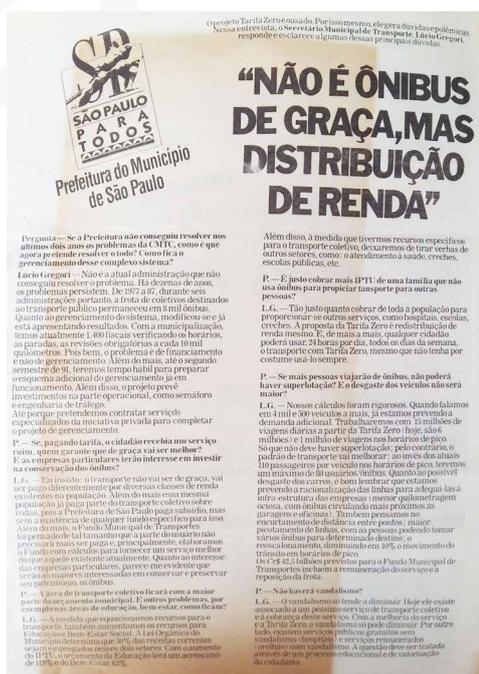
⁶ A definição de inutilidade está relacionada à ideologia dominante forjada pelo sistema produtivo e todo o arcabouço mental de normas, objetivos, moralidades que estão colocadas como o correto. A utilidade ou inutilidade de algo, portanto, varia social e culturalmente.

⁷ Como por exemplo a chamada teoria da deriva proposta por Guy Debord em 1958, em que "O conceito de deriva está ligado indissolavelmente ao reconhecimento de efeitos da natureza psicogeográfica, e à afirmação de um comportamento lúdico-construtivo, o que se opõe em todos os aspectos às noções clássicas de viagem e passeio." (s.n.)

punições caso fornecessem transporte gratuito no segundo turno eleitoral do ano. Na semana anterior, o Superior Tribunal Federal (STF) já havia liberado a disponibilização da gratuidade para estados e municípios nas eleições (AGÊNCIA BRASIL, 2022). Mais uma vez, depois das jornadas de junho de 2013, a mobilidade converteu-se em centro das atenções no Brasil, dessa vez em debate estimulado pelas próprias instituições, mas certamente inspirado nas iniciativas e movimentos populares anteriores que valem ser mencionadas.

Em 1990, durante o governo municipal de Luiza Erundina de Sousa (então no Partido dos Trabalhadores) em São Paulo, ela enviou à Câmara dos Vereadores o Projeto de Lei 342/90, elaborado por Lucio Gregori (secretário de transportes) e sua equipe⁸, que propunha a criação de um fundo de transportes, o Fundo Municipal de Transportes (Fumtran), formado com recursos extras do Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU), cuja arrecadação seria alterada progressivamente para financiar a operação dos ônibus municipais. O projeto, apelidado de Tarifa Zero, nem sequer foi apreciado em plenário, contida por muitos dos vereadores na época, embora quase 70% dos paulistanos aprovassem a ideia de um aumento no IPTU que garantisse um grande subsídio e eventualmente a gratuidade nos transportes coletivos, conforme pesquisa de dezembro de 1990 do instituto Toledo & Associados (GREGORI et.al, 2020).

⁸ Segundo Chico Whitaker na apresentação do livro *Tarifa Zero: a cidade sem catracas*, publicado em 2020, , "[...] ao passarmos de carro por pontos de parada de ônibus lotados de usuários do transporte coletivo, obrigados a viver muitas horas de seus dias nesses pontos ou dentro dos ônibus, empurrados que foram para a periferia pelo processo de urbanização a serviço dos interesses do capital, Lucio (Gregori) nos disse: 'Não é possível que não dê para diminuir o sofrimento de tanta gente. Uma postura de esquerda não seria justamente essa capacidade de ver os outros como semelhantes e lutar contra a desigualdade social e contra as lógicas - econômicas, sociais e políticas - que impedem que todos usufruam plenamente dos direitos humanos?' (p.24).

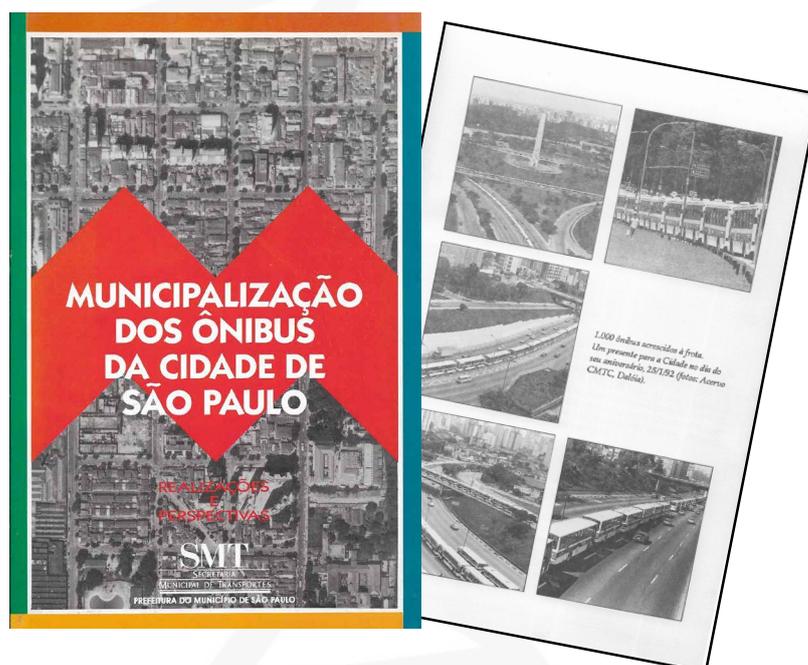


Fotos da capa e do miolo do jornal São Paulo Para Todos, publicado pela Prefeitura Municipal de São Paulo, que trata da Tarifa Zero, 1990. Acervo: Cedesp/Cedem - Unesp.

Em dívida com a população, vereadores da situação e da oposição se articularam para discutir parte da proposta, que previa a chamada Municipalização dos ônibus, ou seja, a contratação do serviço das empresas por custo operacional não atrelado à tarifa nem dependente exclusivamente do número de passageiros transportados. Essa alteração era fundamental para viabilizar o passe livre universal e também para garantir que os usuários não ficassem mais expostos à lotação desumana dos ônibus, como se via na época. Discutida e aprovada em 1991, a nova forma de contratação foi celebrada com pompa no dia 25 de janeiro de 1992, último ano de Luiza Erundina à frente da prefeitura, quando 1000 novos ônibus foram entregues à população no evento comemorativo do aniversário da cidade e enfileirados desde Interlagos até a Praça da Bandeira. A aprovação do sistema na época, apesar de ainda ser cobrado na catraca, foi a mais alta desde que se tem notícia, segundo pesquisa da Associação Nacional dos Transportes Públicos (AVALIAÇÃO, 1999).

O princípio básico da Municipalização, central para zerar a cobrança direta na catraca, era a de que tarifa e custo do sistema não são a mesma coisa. A arrecadação da tarifa é uma receita que pode ser usada para pagar qualquer coisa, inclusive o

sistema, mas a despesa de se colocar ônibus para rodar, que inclui combustível, manutenção dos veículos, garagem, funcionários, entre outros, praticamente independe do número de passageiros que o ônibus transporta. Tarifa e custo só não são independentes quando assim se decide, ou seja, quando a primeira serve para pagar as despesas e viabilizar o lucro dos empresários, o que obviamente resulta em menor número de veículos em circulação e maior lotação, justamente a realidade que se pretendia alterar. A falsa identificação entre ambos é comum e complica o debate com falsos tabus e idolatrias. Existe um fetiche em torno da tarifa, como se ela fosse parte absoluta do sistema, atribuição que enfeitiça até aqueles que proferem discursos progressistas, como se a mobilidade física das pessoas fosse, metaforicamente, a possibilidade de ascensão social e "representação de capacidades individuais" (GREGORI, 2018, p.160). Mais um efeito da hegemonia do presente e do embotamento da imaginação como potência transformadora.



Capa e página interna de publicação da Secretaria Municipal de Transportes sobre a Municipalização dos ônibus paulistanos, 1992. Acervo: Márcia Sandoval Gregori.

Em 2006, Lúcio Gregori foi convidado para participar de discussões junto a jovens que lutavam pelo passe livre estudantil em todo Brasil. Em vários desses encontros, sugeriu que os jovens abrissem o movimento e encampassem uma luta pelo passe livre universal. Foi assim que o Movimento Passe Livre (MPL) se ampliou e, em 2013,

liderou as manifestações que incendiaram o Brasil lutando pela revogação do aumento de R\$0,20 (vinte centavos) nas tarifas de ônibus. Um momento crucial para o Brasil no qual uma leitura política reducionista e preconceituosa do movimento e de seus ativistas por prefeitos mais progressistas abriu brechas para que grupos de ultradireita passassem a organizar e liderar agitações golpistas, saudosas da ditadura e tensionadoras de um equilíbrio instável no Brasil.

A partir daí a mobilidade entrou na pauta brasileira de modo irrevogável. Assim, em 2015 uma emenda constitucional proposta pela deputada federal Luiza Erundina de Sousa em 2011 foi aprovada e o transporte passou a ser um direito social nos termos do artigo sexto da Constituição Federal em 2015 (CONSTITUIÇÃO, 2018). Ou seja, o direito à mobilidade deve ser garantido pelo Estado em todas as suas instâncias (municipal, estadual e federal). Essa, no entanto, é uma realidade apenas constitucional, que na prática ainda não se efetiva.

A mobilidade é crucial, seja para a reprodução do capital, seja para o exercício da cidadania, e seu domínio é estratégico tanto na prática quanto simbolicamente. E tem sido notícia reiteradamente nesse ano de 2022. Ela foi destaque no dia 30 de outubro de 2022 não apenas pela ausência de tarifa em várias grandes cidades, mas porque operações da Polícia Militar Rodoviária (PMR) na Região Nordeste do Brasil atrasaram ou impossibilitaram o voto de muitas pessoas.

Logo após o pleito, desde o dia 31 de outubro e até hoje, com menor intensidade, manifestantes bolsonaristas, inconformados com a vitória de Luiz Inácio Lula da Silva, bloquearam estradas do país atrasando entregas, viagens e cirurgias, hostilizaram adversários e exigiram a anulação das eleições. Passados cerca de 20 dias do pleito, a Tarifa Zero voltou a receber destaque na mídia com a notícia de que Nunes irá implantar a gratuidade nos transportes coletivos em São Paulo nos próximos dois anos e que já encaminhou estudos para sua viabilização.

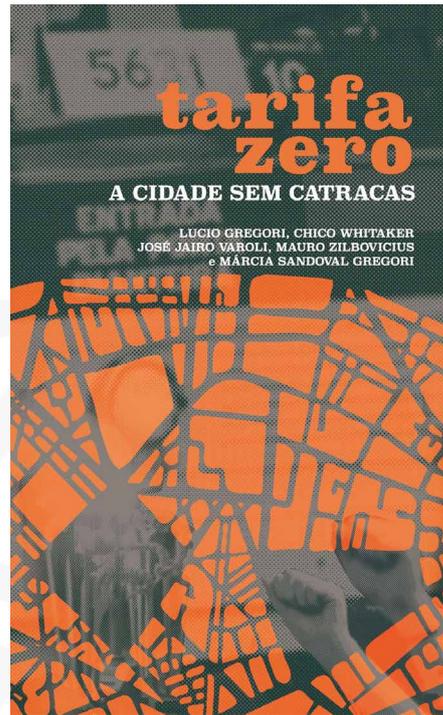
Segundo reportagem do jornal *Folha de S. Paulo*, o atual prefeito teria declarado que "a esquerda se apropria de discursos, mas não alcança o concreto" (SETO, 2022), afirmativa absurda porque desconsidera os aspectos políticos envolvidos e a longa, marcante e fartamente registrada história da proposta. Talvez seja o efeito da

"hegemonia do presente" de que fala Augé. Para o antropólogo a aceleração da história fez do presente algo que gira em torno de si mesmo, sem origem no passado nem perspectiva, como se fosse um fato acabado, que satura e impossibilita a imaginação do futuro. A Tarifa Zero, porém, foi exatamente essa imaginação do futuro que rompeu com o ciclo vicioso do presente eterno e imutável. O risco é que venha a ser capturada e imobilizada pelo poder hegemônico.

O caso é que o projeto mais uma vez chegou causando polêmica. Isso é bom porque fica colocada em pauta na sociedade e pode resultar em avanços⁹. Engenheiros, economistas, filósofos e analistas rapidamente reagiram à ideia. Desde sua primeira aparição, e surpreendentemente ainda hoje, muitos têm se colocado contra a gratuidade justificando a necessidade da tarifa. Seria uma maneira de regular o uso dos transportes coletivos, evitar a superlotação do sistema, seu uso desnecessário (ou fútil), uma espécie de valor para os trabalhadores, que, segundo comentaristas, políticos e especialistas, deveriam receber o suficiente para pagar seus custos.

Entre os detratores do projeto em 1990 estavam Getúlio Hanashiro, então deputado estadual, e Adriano Murgel Branco, ambos ex-Secretários Municipal e Estadual de Transportes, junto com Ives Gandra Martins, advogado tributarista, colocaram-se contrários à proposta em programa "Fórum", comandado por Enio Mainardi na TV Cultura. O então Secretário de Transportes de Campinas, Laurindo M. Junqueira Filho dizia ser "temerário defender a 'boa intenção' da Tarifa Zero porque a demanda reprimida nos transportes sairia às ruas, com possível destruição de veículos e lotação destes por 'usuários reprimidos e alegres iludidos' (GREGORI et.al, 2020, p.101).

⁹ Como resultou na Municipalização dos ônibus de São Paulo, abriu caminho para o bilhete único, o passe livre estudantil e a gratuidade nas eleições, para ficar em alguns exemplos.



Capa do livro *Tarifa Zero, a cidade sem catracas*, 2020.
Acervo: Márcia Sandoval Gregori.

Em 2013, o jornalista Edmundo Leite, do *Estado de S. Paulo*, atribuiu à luta do Movimento Passe Livre (MPL) o *impeachment* da Presidente Dilma Rousseff (LEITE, 2013). E no final de 2022, Helio Schwartzman, em artigo da *Folha de S. Paulo*, afirmou que o "[...] o transporte público não é a principal carência da cidade" e que "[...] a gratuidade também cria um estímulo ao uso fútil. Sem custo individual, as pessoas usariam o ônibus para tudo, o que é ruim para o sistema" [...] "trocando em miúdos, dada a natureza humana, o transporte barato é preferível ao gratuito" (2022)¹⁰.

Outros supõem que a gratuidade do sistema de transportes retiraria dinheiro do orçamento de outras áreas, como saúde e educação, por exemplo. O que se coloca também é a economia nos gastos públicos em relação aos acidentes e seguros, na pasta da saúde, indenizações e todo o gasto que a violência no trânsito traz para os cofres públicos, empresas e usuários, desde a diminuição de acidentes no trânsito,

¹⁰ Cabe ressaltar que não há gratuidade, mas uma cobrança feita indiretamente, de modo a cobrar de toda a sociedade por um serviço que nem todos, mas muitos utilizam, e que beneficia a todos coletivamente.

licenças e afastamentos por invalidez, ou seja, há um benefício coletivo e um ganho a longo prazo, evidente à luz da defesa do transporte comum e coletivo em detrimento do individual. A conta e os benefícios financeiros globais só seriam computados com o seu efetivo emprego e implementação.

Assim, os argumentos sobre os desvios de recursos de outras áreas não se sustentam, são tensionamentos que expressam ideologias e preconceitos sociais enraizados. O sistema apenas ficará superlotado caso esteja subdimensionado em relação à demanda. Para isso existem engenheiros, arquitetos e técnicos capacitados para calcular corretamente o serviço, inclusive considerando o aumento da procura que a ausência de tarifa vai acarretar. Sabe-se que a busca pelo serviço mais que triplica nas cidades que têm Tarifa Zero. Ao mesmo tempo, não é mais possível imaginar que indivíduos que contam com ônibus, trem e metrô para ir ao médico, escola, trabalho, ou até para visitar familiares e amigos estejam fazendo um "uso fútil" dos transportes. E, pior, se uma legião de mendigos e sem-teto passarem a usar o sistema para se abrigar ou para passear significa que há mais miseráveis do que o aceitável, e nesse caso seria preciso rever o modo de produção como um todo. O mesmo se aplica ao pagamento de salários adequados para que os trabalhadores possam arcar com as despesas dos transportes coletivos.

Cabe lembrar, ainda, que a Tarifa Zero, como já foi dito, previa uma reforma tributária progressiva para cobrir os gastos do sistema proposto, de tal forma que seu orçamento seria separado dos demais, evitando assim comprometer serviços essenciais. Além disso, muitas cidades implantaram o passe livre apenas com rearranjos nos orçamentos existentes. Ou seja, trata-se de uma questão técnica, já resolvida, e política, ainda a se resolver, sobretudo nas grandes cidades e metrópoles brasileiras. O projeto é viável e seu preço tem que ser bancado de alguma maneira. Discussão política relevante a ser feita para que sua implantação seja de fato viável. Quem deve pagar essa conta? Segundo alguns, os próprios usuários, embora toda a sociedade se beneficie do uso dos transportes coletivos, sobretudo grandes indústrias e comércios.

Nessa perspectiva, a Tarifa Zero pode ser considerada uma espécie de contra-dispositivo¹¹. Ao explicitar os paradoxos colocados pela situação presente, deixa a tarifa (o dispositivo) na berlinda e exige posicionamento político, não permite neutralidade e desse modo esclarece preconceitos sociais enraizados. A tarifa tem servido historicamente como dispositivo de controle social e a proposta de ausência de cobrança na catraca deixa isso muito claro. Resta compreender como ela existe hoje em mais de 50 cidades no Brasil e se torna pauta de um prefeito alinhado ao pensamento neoliberal.

Convém novamente ressaltar que a mobilidade das pessoas não é um fim em si. Ela é um meio fundamental para que os cidadãos sejam, de fato, cidadãos e exerçam sua real cidadania, na medida em que articula lugares e serviços da cidade, promovendo encontros, negócios, festas, cultura, entre tantas outras atividades humanas de importância. Além disso, ela é um meio fundamental para a reprodução do capital, motivo pelo qual é considerada estratégica e tratada como questão exclusivamente técnica, restrita aos supostos entendidos, de tal forma que as decisões sobre a matéria excluíram a participação dos cidadãos. Por esse feitiço abstrato ela não é tratada como um serviço essencial para as pessoas, como são saúde e educação, embora conste como um direito social garantido pela Constituição Federal desde 2015. No entanto, assegura que os trabalhadores cheguem aos seus postos de trabalho e que consumidores acessem lojas e serviços.

Uma outra face não menos importante da mobilidade que a Tarifa Zero contempla é a questão do meio-ambiente. Reduzir a frota de automóveis e privilegiar o transporte

¹¹ Em entrevista concedida em 1977, o filósofo francês Michel Foucault designa dispositivo como um conjunto heterogêneo de ações e instituições, discursivas ou não, "estratégias de relações de força sustentando tipos de saber e sendo sustentadas por eles" (1992, p.246), inscrito em um jogo de poder e ligado a configurações de saber às quais dá origem mas que também o condicionam. Posteriormente, Giorgio Agamben (2010) empresta e precisa o termo de Foucault definindo-o como qualquer elemento capaz de "capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar e assegurar os gestos, as condutas, as opiniões e os discursos dos seres vivos" (p. 40). Para o filósofo italiano, dispositivo tem a função de responder estratégica, concreta e temporalmente a urgências históricas, manipulando forças de poder e saber, descolado de qualquer fundamento no ser. Organizados em rede, os dispositivos inscrevem-se no jogo de poder e resultam das relações impositivas de poder e de saber impostas pelas forças dominantes. Um contra-dispositivo seria algo capaz de subverter a ordem imposta pelo dispositivo, profanando-o. Ao fazer isso, seu funcionamento seria, como colocado por Georges Didi-Huberman, restituído à coletividade, em trabalho ativo relacionado à cidadania plena, no sentido definido por Milton Santos (ver nota 2), à autonomia e à possibilidade de novos futuros criativos e não subjugados ao sistema dominante de estrutura verticalizada.

coletivo é um primeiro passo para diminuir a emissão de gases poluentes. Foi a partir dessa premissa que Alemanha e França estudaram e implantaram os transportes coletivos sem cobrança direta do usuário, de forma a atrair aqueles que circulavam de automóvel e assim diminuir os gases poluentes. Paralelamente, como se trata de um serviço público, fica mais fácil exigir a transição da matriz energética para outra limpa e segura, que não utilize combustíveis fósseis, incluindo nas concorrências itens que versem sobre isso. A pauta ambiental, inclusive, pode atrair novos debates e apoiadores da proposta, ampliando ainda mais seu alcance e suas transversalidades.

IMAGINAR: RESISTIR O PRESENTE OU RUMOS IMAGINADOS

No presente hegemônico, ponto final imutável, portanto sem sentido e sem finalidade, tem-se a imaginação humana como uma das armas mais poderosas e fantásticas dos homens na busca de um sentido para a vida. A imaginação relacionada ao coletivo, ao descondicionamento do pensar e do fazer, deve alcançar os mais diversos campos do fazer humano. O sentido e a ideia de humanidade se desenham como um exercício imaginativo, um pacto coletivo com a vontade de novo e digno destino para o amanhã.

A imaginação difere da ilusão. Enquanto a primeira permite construir e almejar, a segunda inebria, paralisa e silencia. A reflexão do antropólogo Marc Augé nos posiciona diante de sistemas (educacional, de transporte, econômico, político e outros) que perpetuam e ampliam as desigualdades, um caminho equivocado se implementa enquanto a humanidade está paralisada, silenciada e iludida. Para ele nos resta a utopia da educação, que deve ser re-imaginada e deve participar integralmente da vida humana, não apenas em espaços previamente pensados e estruturados, dentro do sistema vigente, para tanto.

Enquanto a hegemonia do presente, de um lado seu perverso descrédito na política e na ciência, tem como decorrência determinada ausência de sentido, resultante em consumo exacerbado como efeito da aceleração do cotidiano; e por outro lado a imaginação, cujo esforço e utopia assentam-se em imaginar a humanidade a partir de existência que minimize as desigualdades, prevaleçam direitos.

Elegeram-se uma destas muitas vezes que estão a falar e imaginar. A Tarifa Zero e o direito à mobilidade/cidadania/cidade foram ideias e utopias imaginadas, construídas, elaboradas, estudadas, sistematizadas e por vezes hostilizadas e abafadas. Os pensamentos se movimentam, se dissipam como as ondas se espalham, se renovam e se reciclam. Como citou Augé, a humanidade não é heróica, não é generosa, e não tem consciência de si, mas é no ideal da pesquisa e da educação (não necessariamente, mas inclusive formal), que não admite a desigualdade e não tolera a pobreza, em que as injustiças sociais são entendidas custosas e prejudiciais, neste esforço de imaginar uma utopia coletiva no presente, ultrapassando o peso das determinações atuais, que a investigação, a curiosidade e a descoberta, movidas pela imaginação e pelo desejo, podem transformar.

O presente se afunda na violência, desigualdade social, fome, ameaça ecológica, o descrédito das instituições e da política, somam-se em direção ao futuro impossível. Porém, no mar do silêncio, da falta de imaginação, ainda assim, ecoam vozes em atividade, em movimento, que muitas vezes mal interpretadas, senão sufocadas, estão a falar e propor novas perspectivas. Imaginar é resistir. São frequências que ressoam e não cessam. Tensionadas, perduram e resistem.

Necessário no presente é imaginar caminhos para a humanidade baseados na ciência, descobertas inovadoras, pesquisas (in)imagináveis, desejar um novo equilíbrio que possa criar em larga escala igualdades, equalizar diferenças sociais, reparar processos civilizatórios violentos, balizar distribuições econômicas e sociais, resgatar valores comuns, criar, a partir da imaginação, um novo mundo material e simbólico. Urgente é imaginar, desejar, desenhar, de modo coletivo e conjunto.

REFERÊNCIAS E FONTES CITADAS

ACERVO Cedem-Cedesp - Unesp

MUNICIPALIZAÇÃO *dos ônibus da cidade de São Paulo*, realizações e perspectivas.
São Paulo: Secretaria Municipal de Transportes da Prefeitura do Município de São Paulo, 1992.

AGAMBEN, Giorgio. *O que é o contemporâneo?* e outros ensaios. Chapecó: Argos, 2010.

- AUGÉ, Marc. *Imaginar a humanidade: para uma antropologia dos fins*. Cadernos de Campo, São Paulo, n.18, p.221-232, 2009.
- AUGÉ, Marc. *Não-lugares: por uma antropologia da supermodernidade*. Tradução Maria Lúcia Pereira, Campinas: Papirus, 1994.
- COSTA, Alyne e ROQUE, Tatiane. Entrevista com Bruno Latour. 1ª série n.2 da *Revista Rosa*. 14/09/2020.
- CRARY, Jonathan. *24/7 Capitalismo tardio e os fins do sono*. São Paulo: UBU, 2016.
- DIDI-HUBERMAN, Georges. *Cascas*. São Paulo: 34, 2017.
- DIDI-HUBERMAN, Georges. Devolver uma imagem. In: ALLOA, Emmanuel. *Pensar a imagem*. Belo Horizonte: Autêntica, 2017, p. 205-25.
- DIDI-HUBERMAN, Georges. *Diante da imagem*. São Paulo: 34, 2013.
- DIDI-HUBERMAN, Georges. *Imágenes pese a todo*. Memoria visual del Holocausto. Barcelona: Paidós, 2004.
- FOUCAULT, Michel. Sobre a história da sexualidade. In: *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1992, p. 243-276.
- GREGORI, Lucio et.al. *Tarifa zero: a cidade sem catracas*. São Paulo: Autonomia Literária, 2020.
- GREGORI, Márcia Sandoval. *Mobilidade, imaginário e representação na cidade de São Paulo (1968-2015): materialidades e ações no território do Butantã*. São Paulo, 2018. Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2018.
- PESQUISA de opinião pública "Tarifa Zero". São Paulo: Toledo & Associados, Consultoria de Comunicação, 1990. Acervo Cedesp; Cedem - Unesp.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: Técnica e tempo, Razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2017.

Fontes eletrônicas

- AGÊNCIA Brasil. TSE aprova norma para garantir transporte público no segundo turno. Brasília: Agência Brasil, 25.out.2022. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/justica/noticia/2022-10/tse-aprova-norma-para-garantir-transporte-publico-no-segundo-turno>. Acesso em: 26. nov. 2022.
- AVALIAÇÃO da imagem dos ônibus. Infográfico. Folha de S. Paulo, 13.jun.1999, P.36. Disponível em: <https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=14279&anchor=605253&origem>

m=busca&originURL=&pd=115fb8b5863b0258cdbc8eba36339659 . Acesso em: 05.dez.2022.

BALAGO, Rafael. Tarifa zero nos ônibus avança no país e é debatida por equipe de Lula. *Folha de S. Paulo*, 27. nov. 2022. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2022/11/tarifa-zero-nos-onibus-avanca-no-pais-e-e-debatida-por-equipe-de-lula.shtml>. Acesso em: 27. nov. 2022.

CONSTITUIÇÃO da República Federativa do Brasil de 1988. Presidência da República, 1988. [Compliação]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 05. dez. 2022.

DEBORD, Guy. Teoria da Deriva. *Revista Internacional Situacionista*, nº. 2, Dez. 1958. Trad.Membros do Gunh Anopetil, publicada em 19 de março de 2006, Protopia. Disponível em: <https://bibliotecaanarquista.org/library/guy-debord-teoria-da-deriva> . Acesso em: 25.nov.2022.

LEITE, Edmundo. Delírio da passagem grátis resultou no *impeachment*. *Estadão*, 31 ago. 2016. Disponível em: <https://brasil.estadao.com.br/blogs/edmundo-leite/delirio-da-passage-gratis-resultou-num-impeachment>. Acesso em: 20.out. 2022.

PROJETO de Lei n. 342/90, de 2 de outubro de 1990. Projeto de criação do Fundo Municipal de Transporte (Fumtran). Prefeitura Municipal de São Paulo, 1990. Disponível em: <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/projeto/PL0342-1990.pdf> Acesso em: 2.nov.2022.

SETO, Guilherme. Cidades com tarifa zero tiveram ganhos, mas é cedo para dar previsão sobre SP, diz Nunes. São Paulo: *Folha de S. Paulo*, 21.nov.2022. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painel/2022/11/cidades-com-tarifa-zero-tiveram-ganhos-mas-e-cedo-para-dar-previsao-sobre-sp-diz-nunes.shtml>. Acesso em: 21.nov.2022.

SCHWARTSMAN, Helio. Tarifa zero em São Paulo não parece uma boa ideia. *Folha de S.Paulo*, 25.nov.2022. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/colunas/helioschwartzman/2022/11/tarifa-zero-em-sao-paulo-nao-parece-uma-boua-ideia.shtml>. Acesso em: 25.nov.2022.