

VI ENCONTRO ANUAL DA ANDHEP

Direitos Humanos, Cidades e Desenvolvimento.

16 a 18 de setembro de 2010, UnB, Brasília (DF)

Grupo de Trabalho:

EXPERIÊNCIAS DE LUTA PELA REALIZAÇÃO DOS DIREITOS HUMANOS NAS CIDADES

A LUTA PELO PASSE LIVRE SOB A PERSPECTIVA DO DIREITO À CIDADE NO DISTRITO FEDERAL

Gabriel Santos Elias (IPOL-UnB)

João Telésforo Medeiros Filho (FD-UnB)

Brasília, 2010.

A LUTA PELO PASSE LIVRE SOB A PERSPECTIVA DO DIREITO À CIDADE NO DISTRITO FEDERAL¹

Gabriel Santos Elias²

João Telésforo Medeiros Filho³

I. Introdução

Dois grandes desafios se apresentam na elaboração deste artigo. Primeiramente, a reflexão acerca do transporte público e do Direito à Cidade, um tema tão presente no cotidiano da vida das pessoas que sofrem os problemas da urbanidade moderna e lutam pela mudança nesse quadro a partir da mobilização popular. É justamente nesse contexto que surge também o desafio de se elaborar uma análise crítica com a busca de propostas para a transformação social com base em um trabalho acadêmico que tem claro propósito político. Filiamo-nos, portanto, à tradição de pensamento científico que concebe a realidade como *campo de possibilidades*: a indignação diante do que existe assume um papel de crítica construtiva, suscitando o impulso para teorizar as possibilidades latentes de superação daquilo que é criticável⁴.

Nesse sentido, foi escolhido o recorte sobre a luta pelo Passe Livre no Distrito Federal como crítica ao desenvolvimento da cidade moderna. Analisando a teoria modernista do urbanismo, que foi base para o planejamento de Brasília, e o correr da história mais recente, utilizamos como principal referencial teórico o Direito à Cidade, em especial com base no pensamento de Henri Lefebvre. Essa escolha possibilita fazer a crítica da lógica excludente do mercado sobre as formações urbanas, mas também do vanguardismo e positivismo dos modernistas, ressaltando a importância da participação popular na construção social do espaço urbano e na gestão dos bens e serviços públicos.

Com este artigo pretendemos compreender melhor os problemas da cidade através do processo teórico e histórico que atuou sobre o desenvolvimento de Brasília. A partir dessa compreensão, buscamos soluções já levantadas pela própria

¹ Agradecemos a Paulo Henrique Santarém por indicações de bibliografia úteis a este trabalho.

² Estudante de Ciência Política e bolsista do Programa de Educação Tutorial em Ciência Política da UnB. Membro do Grupo Brasil e Desenvolvimento. Contato: gabriel.santelli@gmail.com

³ Estudante de Direito da UnB e bolsista de Iniciação Científica do CNPq. Membro do Grupo Brasil e Desenvolvimento. Contato: twitter.com/JTelesforo, mf.telesforo@gmail.com. Aproveito para registrar o agradecimento a Étore Medeiros por ter me levado a conhecer, há vários anos, por meio de sua militância, a luta pelo transporte público nas cidades, e posteriormente o MPL-DF (mediante vídeos como este, de sua autoria, em que registrou manifestação de 2005: <http://www.youtube.com/watch?v=wA2AYfDS-l>).

⁴ SANTOS, 2005, p. 36

população, que vem demonstrando potencial para transformar essa realidade. Nesse ponto enfatizamos o papel do Direito ao Transporte Público como fundamental para a construção do Direito à Cidade e apresentamos o caso estudado, observando a atuação recente do Movimento Passe Livre no DF.

II. Dupla exclusão

Brasília, cidade modernista por excelência, tem sua arquitetura e seu urbanismo originados dos manifestos dos *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*. Essa escola, de forte influência desde 1928 até meados da década de 1960, buscava criar uma nova sociedade, que superasse o capitalismo e a sua expressão na vida nas cidades.

O papel da arquitetura era considerado essencial pelos modernistas por se considerarem possuidores de “um perfeito conhecimento do homem”⁵ além da técnica necessária para a tarefa⁶. A crítica modernista se centra especialmente sobre os efeitos do planejamento urbano baseado nas exigências da produção industrial e sobre os efeitos da propriedade privada sobre o desenvolvimento da cidade. Nessa avaliação, a cidade é determinada pela lógica do mercado sobre a propriedade privada, que molda o espaço público e limita qualquer alteração proposta pelo “bem público”. Portanto, é tanto pelo próprio resultado da lógica desorganizada da propriedade privada sobre a cidade quanto pela limitação imposta por essa lógica à atuação dos arquitetos, que eles se engajam nesse conflito.

A crítica à cidade capitalista não é exclusividade dos teóricos modernistas. Para Max Weber, a cidade moderna “é um produto do capitalismo, e, portanto, o resultado de determinantes universais de caráter mais econômico que cultural”⁷. Marx e Engels, em perspectiva complementar, observam que a cidade permitiu a aparição do capitalismo, por possibilitar a divisão do trabalho e facilitar a acumulação de capital, dado seu caráter simultâneo de produto e produtora⁸. George Simmel, por sua vez, considera a cidade a “sede do dinheiro”⁹.

⁵ Le Corbusier 1957: art.87

⁶ Le Corbusier se refere à máquina para expressar a cidade modernista “A máquina, esse vasto acontecimento moderno, será vista como aquilo que é de fato, um servo e não um senhor, um trabalhador e não um tirano, uma fonte de unidade e não de conflito, de construção e não de destruição” (Le Corbusier 1967: 176). De acordo com esses princípios modernistas “no dia em que a sociedade contemporânea, atualmente tão enferma, tornar-se verdadeiramente consciente de que apenas a arquitetura e o urbanismo podem receitar o remédio exato para seus males, terá então chegado o tempo de pôr a grande máquina em funcionamento” (Le Corbusier 1967: 143)

⁷ FREITAG, 2006: p. 41.

⁸ BETTIN, 1982: p. 115.

⁹ SIMMEL apud FREITAG, 2006: p. 41.

A cidade moderna forma-se, assim, sob o signo do capital, reproduzindo e intensificando todas as suas contradições. A urbanização acarreta um processo de intensa concentração demográfica, mas, ao aglomerar pessoas antes mais dispersas pelo meio rural, não aumenta a união ou integração entre elas. Pelo contrário: segundo a análise de Henri Lefebvre, o modo capitalista de produção do espaço gera homogeneização e fragmentação. A industrialização tende a formar um só tecido urbano que rompe com a separação clara entre meio rural e cidade, organizando ambos segundo uma só forma de socialização, a da “sociedade burocrática de consumo dirigido”¹⁰. Porém, ao mesmo tempo em que ocorre essa homogeneização, é rompida a unidade orgânica da cidade, a sua característica de lugar de encontro, assembléia, simultaneidade. O espaço passa a ser fragmentado, espelhando e viabilizando o processo econômico de divisão do trabalho, bem como o esforço estatal de controlar a população, o qual utiliza a segregação espacial como um de seus meios.

A cidade é reduzida a objeto do mercado e do Estado técnico-burocrático, sendo suprimida como *obra*¹¹ – conceito que em Lefebvre significa participação simultânea, criação conjunta de um *locus* comum, de (com)unidade. Torna-se mais agudo o uso do espaço como instrumento de dominação econômica e política: como mercadoria, é submetido à busca do lucro por meio de atividades como o turismo e a especulação imobiliária, que empurram as classes populares para a periferia; politicamente, o Estado reforça esse processo de apartação, dado o seu interesse em afastar do centro a presença do proletariado e subproletariado, cuja presença massiva poderia não apenas comprometer certas atividades econômicas (como o turismo), mas representar uma ameaça à “ordem pública”.

No Relatório do Plano Piloto de Brasília, Lúcio Costa não fala em nenhum momento de classes no sentido marxista, de mercado, de propriedade privada, ou de especulação imobiliária. A crítica à cidade capitalista é uma agenda oculta no Projeto de Brasília¹². Mas podemos identificar diversos exemplos dentro do projeto que seguem os ideais da arquitetura modernista e de sua perspectiva crítica.

Primeiramente, o problema da propriedade privada como impedimento à atividade do planejador não existiu em Brasília. O Estado já havia desapropriado o terreno necessário para a construção da nova capital. Lucio Costa teria, portanto, a oportunidade que poucos arquitetos da escola modernista tiveram de construir

¹⁰ LEFEBVRE, 1996: p. 147.

¹¹ LEFEBVRE, 1996: p. 66-67.

¹² HOLSTON, 1993

totalmente uma cidade sem os impedimentos típicos das reformas propostas em outras grandes cidades.

O ideal igualitário modernista, por sua vez, está presente no que Lúcio Costa chama de unidade residencial coletiva, que segundo ele deveria ser “concebida e construída não em função do lucro imobiliário, mas em função da vida harmoniosa e melhor do homem e sua família”¹³. A ideia do Plano Piloto de Brasília era minimizar as desigualdades sociais através da socialização das diferentes classes no mesmo espaço, onde o alto funcionário do governo fosse vizinho do motorista, seus filhos fossem à mesma escola e freqüentassem o mesmo clube.

Seguindo a crítica à propriedade privada, no plano original de Brasília as unidades residenciais seriam todas propriedades do Estado, que disponibilizaria aos trabalhadores de acordo com sua necessidade. Nas palavras do próprio Lúcio Costa: “as diferenças de padrão de uma quadra a outra serão neutralizadas pelo próprio agenciamento urbanístico proposto, e não serão de natureza a afetar o conforto social a que todos têm direito. (...) Neste sentido deve-se impedir a enquistação de favelas tanto na periferia urbana quanto na rural. Cabe à Companhia Urbanizadora prover dentro do esquema proposto acomodações decentes e econômicas para a totalidade da população.”¹⁴

Mas se essa era a agenda oculta, qual era o significado do projeto de Lucio Costa para a construção da nova capital? O arquiteto e urbanista abusou de simbologias para exaltar, através da construção de uma nova capital, a construção de uma nova nação, uma utopia, um mito.

Analisando o relatório apresentado por Lucio Costa para a comissão julgadora do concurso Plano Piloto de Brasília, podemos observar que, inicialmente, o autor se exclui do processo de elaboração do projeto da nova capital, como se fosse um ato natural, que aflora inevitavelmente. Logo ressalta a importância da Capital como causa do desenvolvimento nacional, não consequência. Coloca esse momento como fundador de uma nova era, ignorando o passado e o próprio espaço já construído e habitado, “trata-se de um ato deliberado de posse, de um gesto de sentido ainda desbravador, nos moldes da tradição colonial”¹⁵.

Na sua Cidade utópica, *La Ville Radieuse* (1933), Le Corbusier proclamava a *morte da rua*, espaço inútil, sem função, a não ser a circulação de pessoas ociosas, errantes, sem rumo. As vias de circulação seriam feitas para servir perfeitamente à

¹³ Costa 1962: 230

¹⁴ Costa, 1957: art. 17

¹⁵ Costa, 1957: 1

finalidade à qual devem servir: o transporte de pessoas e bens de um lugar a outro – ou seja, de uma função a outra.

Zygmunt Bauman¹⁶ destaca o caráter totalitário dos sonhos do urbanismo modernista, manifesto na sua pretensão de construir cidades *ex nihil*, fora do tempo, sem as máculas e as impurezas da história das sociedades, que só tinham conseguido construir obras insatisfatórias em termos tanto funcionais como estéticos. Na cidade planejada, os habitantes teriam uma existência harmoniosa sob o domínio da implacável racionalidade matemática do “*Plan Dictateur*”: o arquiteto seria apenas porta-voz da razão natural, tal como constatamos no texto do projeto de Lúcio Costa.

O totalitarismo dessa razão moderna consiste na negação da historicidade do homem, na negação da construção social do espaço e pela ideia de que o espaço e a sociedade devem necessariamente adaptar-se aos princípios de uma lógica natural. A cidade não é feita para comunidades concretas: os homens é que devem ser instalados nessa cidade perfeita, e fatalmente encontrarão sua felicidade vivendo perfeitamente de acordo com as funções ditadas pelo seu plano. Essa lógica foi usada para legitimar a construção de Brasília, como indutora do desenvolvimento nacional, mas terá conseqüências trágicas para a implementação do projeto.

A história de Brasília é de exclusão e extrema desigualdade. No momento de inauguração da capital já havia cem mil pessoas na cidade, eram em sua quase totalidade trabalhadores que fugiam da seca e do desemprego nas cidades do nordeste, centro-oeste e sudeste do país em busca das oportunidades oferecidas. Muitos também eram convencidos pelas diversas propagandas do Governo a respeito do “dever cívico” de participar desse momento histórico, da construção de uma nova capital para o país.

As condições de trabalho eram terríveis na construção de Brasília. A combinação de cansaço pelo excesso de horas extras trabalhadas e a atenção reduzida aos problemas de segurança levou a índices extremamente altos de acidentes de trabalho¹⁷. A situação jurídica peculiar da região anteriormente à inauguração – que não pertencia oficialmente a lugar nenhum, pois já havia sido desapropriada de Goiás e ainda não tinham instituições para o governo local – impedia que os trabalhadores pudessem se organizar institucionalmente e foi utilizada pelos responsáveis pelas obras como estratégia para explorar ainda mais os serviços dos trabalhadores que

¹⁶ BAUMAN, 1999: p. 49 e seguintes.

¹⁷ De acordo com os dados do hospital do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários (IAPI) ocorreram 342 acidentes que necessitaram de tratamento médico-hospitalar em 1957 (um para cada 36 pessoas), 1974 em 1958 (um para quinze) e 10927 em 1959 (um para cada sete habitantes de Brasília) (Lins Ribeiro 1980: 92).

tinham seu número aumentado a cada dia. Além disso, apesar das condições difíceis de trabalho, os trabalhadores ficaram apáticos diante da sindicalização, devido à obstinação por cumprir mais horas extras e também a um sentimento de que o esforço compensava, pois comparativamente a outros lugares, contando o pagamento das horas extras, os trabalhadores se sentiam recompensados com o pagamento pelo trabalho prestado mesmo com o risco envolvido¹⁸.

De acordo com James Holston (1993) não foi a condição de trabalho o que organizou os trabalhadores em torno de interesses comuns. O que os fez definir esses interesses e se organizar em torno deles foi a desigualdade das condições de moradia dos trabalhadores e a vontade de permanecer vivendo na capital construída por eles próprios.

Fruto da organização dos trabalhadores, as cidades satélites são verdadeiros símbolos de resistência a um padrão social determinado de cima para baixo pelo urbanismo modernista, como a eliminação das ruas como conhecidas em outras cidades, e também à própria expulsão imposta aos trabalhadores de Brasília pelos coordenadores da sua construção.

De acordo com o planejamento original de Brasília, as cidades satélites só deveriam ser construídas após a completa construção da capital para evitar a exclusão dos mais pobres. Mas antes mesmo da inauguração de Brasília já havia operários vivendo em ocupações ilegais. Passada a inauguração, muitos deles não foram embora para seus locais de origem como imaginaram os coordenadores do projeto de construção de Brasília. Para resolver o problema, começou um verdadeiro processo de “limpeza” do Plano Piloto, com a retirada dos habitantes dessas ocupações.

Inicialmente foi oferecida a possibilidade de transferências para novas cidades que seriam construídas para aqueles trabalhadores, mas as exigências burocráticas eram muitas para os moradores daqueles espaços, o que invariavelmente limitava esse processo. A construção das cidades satélites, portanto, se deu através da articulação dos ocupantes de terrenos ilegais em associações que conseguiam regularizar suas terras ou pela retirada forçada dos habitantes das ocupações e remanejamento para o Centro de Erradicação de Invasões, que viria a formar a atual cidade de Ceilândia, e para outros locais do Distrito Federal.

A organização dos trabalhadores através de associações que pressionavam pelo direito à regularização das terras permitiu a legalização de parte desses habitantes no Distrito Federal, mas ao aceitar conseguir a regularização os habitantes dessas novas

¹⁸ Há que se ressaltar aqui que houve mobilizações durante a construção de Brasília, mas eram esparsas e relacionadas às condições de vida nos acampamentos.

idades aceitavam uma incorporação diferenciada ao território do Distrito Federal e se subordinavam politicamente.¹⁹

Antes mesmo da inauguração de Brasília, o projeto igualitário de Lucio Costa já se mostrava ineficaz. Dada a insuficiência de unidades habitacionais regularizadas, os apartamentos e casas disponibilizados no Plano Piloto eram direcionados aos trabalhadores que tinham maior influência sobre a administração pública. Para piorar, em 1965, o Governo vendeu a maior parte das residências do Plano Piloto aos seus ocupantes por um bom preço.²⁰ Enquanto nas residências funcionais prevalecia a influência política, nas demais passou a prevalecer a riqueza pessoal para de fato privatizar a propriedade, tal qual temiam os modernos urbanistas.

A regularização das ocupações, então transformadas em cidades satélites, e sua urbanização, contaram com a valorização dos imóveis e serviu à especulação de investidores. Como o processo de regularização começou a partir das zonas mais próximas ao Plano Piloto foi criado um crescimento centrífugo na capital delimitado pelo recorte de classes, ou seja, quanto mais pobre, mais distante do centro e dos serviços públicos essenciais a pessoa vive.

Soma-se a esse processo a utilização da migração populacional como objeto de capital político, quando “o próprio governo em determinadas ocasiões nas décadas de 80 e 90 circulou pelas periferias brasileiras promessas de lotes do DF, possivelmente com fins eleitorais”²¹. Portanto, nas décadas seguintes à sua construção, a dinâmica de crescimento do Distrito Federal foi marcada por irresponsabilidade política e pela especulação imobiliária com a consequente expulsão dos pobres para regiões cada vez mais afastadas do centro e distante de seus Direitos.²²

Nesse contexto, podemos perceber um viés duplamente excludente no Distrito Federal. Não foi possível desenvolver uma estrutura igualitária de habitação fora da lógica de mercado e da propriedade privada com o controle do Estado, pois este servia ao diversos graus de influência política e, ademais, as unidades habitacionais foram privatizadas. A estrutura de controle estatal sobre o desenvolvimento urbano juntamente com a instituição da lógica de mercado serviu então para a exclusão dos trabalhadores da cidade para a periferia, instituindo uma incorporação diferenciada destes habitantes e preservando o centro urbano burocrático das “ameaças” do povo.

¹⁹ Holston 1993: 288

²⁰ Holston 1993, 291

²¹ Santarém, 2009: 6

²² Vale à pena conferir também a situação das cidades do Distrito Federal e do transporte público sob o recorte racial em “Transporte público para um público de cor: Mobilidade negra em uma cidade de espaços racialmente marcados” (Santarém, 2009)

Brasília frustrou as altas expectativas da utopia modernista. O projeto de incentivar a vida coletiva e a socialização igualitária entre pessoas de ocupações e classes sociais diferentes fracassou. O Distrito Federal é hoje a unidade federativa do país onde há maior desigualdade social²³. Há fortíssima segregação socioespacial, com uma distância enorme entre os universos socioculturais das diferentes classes, distribuídas no espaço urbano de modo intensamente segmentado²⁴.

O próprio Niemeyer, um dos pais fundadores da nova capital, chegou a fazer a seguinte avaliação: “Vejo agora que uma arquitetura social sem uma base socialista não leva a nada – que você não pode criar um oásis sem classes em uma sociedade capitalista, e que tentar isso termina sendo, como disse Engels, uma posição paternalista em vez de revolucionária”. Não é possível criar novas relações sociais por meio do fetichismo do espaço e de seu planejamento: “lugares e formas não fazem nada e não produzem nada por si mesmos – somente as pessoas dentro das redes de organização social é que possuem esse poder”²⁵.

O fracasso do projeto utópico de Brasília, porém, não se deve somente à derrota do planejamento urbanístico diante da forma capitalista de produção (ou dominação) do espaço. Brasilmar Ferreira Nunes observa que o projeto de Lúcio Costa era já muito excludente, pois “a cidade foi pensada para a burocracia, uma categoria sócio-profissional particular: não se pensou o espaço urbano como locus da mistura”²⁶. O desenho do Plano Piloto, segundo sua análise, isolaria mais do que aproximaria as pessoas, valorizaria a esfera familiar-individual mais do que a comunitária.

O fato é que o projeto de cidade sem cercas nem muros, sem barreiras físicas entre os imóveis, com superquadras para em tese estimular a vida comunitária, continha também diversos aspectos potencialmente excludentes, agravados pelo fato de ter sido ocupada segundo o padrão capitalista de dominação do espaço e por um Estado não apenas técnico-burocrático, mas autoritário, durante grande parte de sua primeira fase de existência. Não floresceu aí o *novo homem*: prevaleceu a vivência individualista²⁷, de indiferença e segregação.

Indiferença, aqui, tem sentidos variados, que se alimentam reciprocamente. Primeiro, a característica geral diagnosticada por Lefebvre, já citada, da submissão capitalista de todo o espaço urbano a uma só lógica, a da *sociedade burocrática de consumo dirigido*, que vai matando a diversidade de valores que orientam a

²³ Segundo a PNAD (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios) do IBGE de 2008.

²⁴ NUNES; BANDEIRA (2010).

²⁵ ANDERSON apud GALVÃO (2007).

²⁶ QUEIROZ, 2007: p. 59.

²⁷ NUNES; BANDEIRA, 2010: p. 137.

convivência social e a produção do espaço. Diferenças históricas, culturais e comunitárias entre os espaços vão sendo suprimidas. Um exemplo da ordem do dia, em Brasília, acontece com a construção do Setor Noroeste, empreendimento imobiliário voltado para criação de um bairro “nobre” (sic) que, entre outros danos, ameaça a permanência da Comunidade Indígena Bananal na área do “Santuário dos Pajés”, habita há décadas²⁸.

Num segundo sentido, indiferença diz respeito a um efeito da segregação socioespacial: a não-diferença entre as pessoas de cada região do espaço urbano, devido à sua fragmentação hierarquizadora. Não há, aí, contradição com a homogeneização da sua forma de dominação. Pelo contrário: a tendência de transformação de todos os lugares em mercadoria é precisamente o que gera a apartação dos (sub)cidadãos. Observando essa uniformização das características dos indivíduos de cada lugar, Richard Sennett²⁹ constata que quanto mais apartadas dos pontos de vista racial, étnico e de classe, mais as comunidades são hostis à alteridade, ao diferente, visto então como um estranho a ser temido, odiado, banido. Aumenta a preocupação com a “lei e a ordem”, proliferam barreiras e necessidade de identificar-se, cercas de segurança e câmeras de vigilância.

Essa postura de temor e desconfiança dos cidadãos uns diante dos outros conduz ao terceiro sentido da indiferença do espaço urbano capitalista: a fragilidade dos laços comunitários de solidariedade, a apatia com relação à coletividade, o pouco interesse em participar dos assuntos públicos. A indiferença que é causa e sinal da decadência de qualquer comunidade política, segundo clássica lição republicana: da cidade, como lugar de cidadania.

Para Sennett, esses problemas seriam ainda mais graves em cidades planejadas “racionalmente”: seriam ainda maiores a similaridade, regularidade, monotonia, enfraquecendo ainda mais o sentimento de responsabilidade dos cidadãos pela construção do espaço social e sua abertura para a diferença. Tais planos racionalizadores funcionalistas teriam como efeito, assim, danos às “vidas de pessoas reais em nome da realização de algum plano abstrato de desenvolvimento ou renovação”³⁰.

Esse parece ter sido o caso de Brasília, desigual desde a origem, pela marginalização de seus construtores, sacrificados em nome da “pureza” do projeto original, feito apenas para uma camada de funcionários públicos. A utopia do Plano

²⁸ Para mais informações, ver: <http://foraarrudaetodamafia.wordpress.com/tag/santuario-dos-pajes/>.

²⁹ SENNETT apud BAUMAN (1999; p. 54).

³⁰ SENNETT apud BAUMAN (1999; p. 53).

Piloto já nasceu tendo as cidades satélites como seu outro excluído e segregado, sob a monumental indiferença da Praça dos Três Poderes.

Não é à toa, assim, que, hoje, o Plano Piloto abriga aproximadamente 10% da população e concentra 76,2% dos empregos e renda do Distrito Federal³¹, num contínuo e simultâneo processo de hierarquização dos espaços e das relações sociais, agravado pela segregação socioespacial dos moradores, pois as “grandes distâncias que separam o Plano Piloto das outras cidades funcionam como forma sui generis de controle e de discriminação”, de modo que ocorre a “construção de determinados espaços públicos aos quais a maioria da população jamais teve acesso”³².

III. O direito à cidade: a apropriação democrática do espaço social pela cidadania

CLARO CALAR SOBRE UMA CIDADE SEM RUÍNAS (RUINOGRAMAS)

Paulo Leminski (Anos 1980)

Em Brasília, admirei.
Não a Niemeyer lei,
a vida das pessoas
penetrando nos esquemas
como a tinta sangue
no mata borrão,
crescendo o vermelho gente,
entre pedra e pedra,
pela terra a dentro.

Em Brasília, admirei.
O pequeno restaurante clandestino,
criminoso por estar
fora da quadra permitida.
Sim, Brasília.
Admirei o tempo
que já cobre de anos
tuas impecáveis matemáticas.

Adeus, Cidade.
O erro, claro, não a lei.

³¹ CODEPLAN, 2003

³² NUNES; BANDEIRA (2010).

O “direito à cidade” foi pioneiramente concebido como tal por Henri Lefebvre, na obra-manifesto “*Le droit à la ville*”, publicado poucos meses antes de Maio de 1968. Lefebvre repudia a postura determinista e metafísica do urbanismo modernista: tem ciência de que os problemas da sociedade não podem ser todos reduzidos a questões espaciais, muito menos à prancheta de um arquiteto.

A crítica ao urbanismo positivista, porém, não se reduz à questão de que ignora os limites da capacidade do planejamento racionalista abstrato transformar a realidade. Mais do que apontar a falência do resultado, Lefebvre repudia o caráter alienante da própria pretensão de tornar os problemas urbanos uma questão meramente administrativa, técnica, científica, pois ela mantém um aspecto fundamental da alienação dos cidadãos: o fato de serem mais objetos do que sujeitos do espaço social, fruto de relações econômicas de dominação e de políticas urbanísticas por meio das quais o Estado ordena e controla a população

O Estado autoritário planejador pode até eventualmente resolver necessidades materiais como moradia e transporte, mas também priva as pessoas da condição de sujeitos da construção da sua própria cidade. No livro “Contra os tecnocratas”, de 1967, Lefebvre critica inclusive os regimes do “socialismo real”, por se calcarem numa concepção produtivista que ignora que o direito à cidade não se realiza simplesmente pela construção de moradias e outros bens materiais, mas de uma sociabilidade alternativa à da sociedade burocrática – seja a de consumo, seja a planejada –, dominada por uma racionalização automatizadora que torna a vida cotidiana trivial, desprovida de sentido e autenticidade, mutiladora da personalidade.

Em oposição a essa perspectiva administrativista, Lefebvre politiza a produção social do espaço: assume a ótica dos cidadãos³³ (e não a da Administração), assentando o direito à cidade na sua luta pelo direito de criação e plena fruição do espaço social. Avança numa concepção de cidadania que vai além do direito de voto e expressão verbal: trata-se de uma forma de democracia direta, pelo controle direto das pessoas sobre a forma de habitar a cidade, produzida como obra humana coletiva em que cada indivíduo e comunidade tem espaço para manifestar sua diferença.

Sua realização só pode acontecer quando, confrontando a lógica de dominação, prevalece a *apropriação* do espaço pelos cidadãos, sua transformação

³³ Lefebvre distingue *citadins* (todos os habitantes da cidade) de *citoyens* (aqueles a quem o Estado reconhece a cidadania política), esclarecendo que o direito à cidade é de todos os seus habitantes, independentemente de seu reconhecimento legal como cidadãos. Nossa compreensão de cidadania extrapola o aspecto formal e estatal: reivindicamos a plena cidadania para todos os habitantes da cidade, e é por isso que aqui os chamamos todos de cidadãos, independentemente de serem ou não, em maior ou menor extensão, reconhecidos assim pelo sistema jurídico formal (ao qual tampouco reduzimos o direito).

para satisfazer e expandir necessidades e possibilidades da coletividade. Apropriação não tem a ver com propriedade, mas com o uso, e precisa acontecer coletivamente como condição de possibilidade à apropriação individual. Lefebvre verifica que é essa a forma de uso da cidade em períodos nos quais ocorre *produção do povo pelo povo*, como na experiência da Comuna de Paris, quando os trabalhadores se reapropriaram do centro da cidade, após terem sido jogados para a periferia pelo planejamento Haussmanniano.

Em vez da ciência e da técnica, Lefebvre propõe, assim, outro ator como protagonista do processo de transformação do espaço urbano: “[a] classe trabalhadora deve ser agente dessa luta. Aqui e ali ela nega e contesta, aqui e ali, a estratégia de classe dirigida contra ela”³⁴. O novo urbanismo idealizado por ele é o da utopia experimental, que parte dos problemas de lugares concretos, onde se desenvolvem relações sociais, e os submete à crítica e à imaginação de novas possibilidades. O papel da ciência é auxiliar, cabendo-lhe fazer a *crítica da vida cotidiana* por meio da *análise do ritmo* da vida diária das pessoas, e estudar as implicações e consequências das novas formas de apropriação inventadas pelos cidadãos.

Lefebvre pensa o espaço como “a inscrição do tempo no mundo”: os ritmos da população urbana definem o cotidiano, formado por uma multiplicidade de momentos, com diferentes durações: trabalho profissional, voluntário, descanso, arte, jogo, amor, luta, conhecimento, lazer, cultura... A nova sociedade urbana nascerá da alteração dos seus ritmos, de modo a propiciar o uso completo dos lugares, com plena fruição de direitos. Para tanto, é preciso contrariar o *status quo* de segregação e uniformização do cotidiano (com hipertrofia dos momentos de trabalho alienado), por meio da contestação e da vivência concreta de experiências alternativas, mais espontâneas e autênticas, propiciadas, por exemplo, pela arte e por atividades lúdicas comunitárias, como festas e jogos no espaço público. Para Lefebvre, por meio dessas formas de contracultura, de primado da imaginação sobre a razão, da arte sobre a ciência, da criação sobre a repetição, é possível restaurar a cidade como *obra* dos cidadãos.

Lutar pelo direito à cidade é romper com a sociedade da indiferença e caminhar para um modo *diferencial* de produção do espaço urbano³⁵, marcado pelo florescimento e interação igualitária de diversos ritmos de vida, expressão das diferentes formas de apropriação do espaço. Avesso às “impecáveis matemáticas”, ao planejamento metafísico que pretende resolver em definitivo os problemas sociais e declarar o fim da história, a intervenção transformadora desse espaço é ciente de sua

³⁴ LEFEBVRE, 1996: p. 158.

³⁵ BETTIN, 1982: p. 118

historicidade, procurando no tempo sua reconstrução cotidiana pelas tensões entre as experiências do real e as utopias construídas a partir delas.

Como no poema de Leminski, a luta – inclusive contra a lei, ou à margem dela – e a pluralidade das vidas das pessoas vão subvertendo os esquemas de redução da complexidade social, minando, aberta ou clandestinamente, a estratégia dominante de sufocar o aparecimento de diferenças autênticas e sua integração igualitária.

IV. O papel do transporte público: reconstruindo o cotidiano da cidade

PLANOS PILOTIS

duas asas partidas
duas pistas falsas
dois traços invisíveis

minha plataforma política
é a plataforma
da rodoviária

Nicolas Behr, *Laranja Seleta*.
Rio de Janeiro: Língua Geral,
2007.

O espaço urbano nasce sempre, historicamente, como um *centro* social, econômico e político. Parte fundamental do direito à cidade, assim, é o direito a participar de seu centro, a não ser periferia: a segregação urbana funciona simultaneamente como causa e consequência da dominação econômica e política e da desintegração social, num ciclo vicioso que perpetua a exclusão em todas as suas formas. Por ser pobre, o sujeito não tem condições econômicas de habitar regiões centrais, o que, por sua vez, gera novas dificuldades econômicas, devido à dificuldade de acesso a serviços públicos, ao dinheiro e tempo despendidos para locomover-se até o centro e à discriminação sofrida pelo fato de habitar a periferia. A apartação espacial aumenta também a dificuldade de formação de laços comunitários de solidariedade entre pessoas de classes distintas, reforçando a imagem dos excluídos como estranhos a serem desprezados e temidos.

A luta pelo direito à cidade é uma forma de combater simultaneamente todas essas formas de exclusão. A forte interdependência entre suas diversas facetas leva um avanço em cada uma das suas diversas dimensões a ajudar a quebrar o ciclo vicioso geral. Uma de suas pautas fundamentais, porém, provoca impacto

especialmente relevante e disseminado: a do direito à mobilidade urbana, a ser efetivado por meio da garantia do transporte público.

O cidadão que mora na periferia está privado de serviços públicos de qualidade – ou, ao menos, com a qualidade existente no centro. Para solucionar esse problema, é preciso reduzir a desigualdade social e distribuir igualmente os serviços públicos essenciais, mantendo a qualidade em todas as regiões e incentivando a produção cultural das regiões periféricas para que sejam inteiramente auto-suficientes em relação aos centros urbanos. Enquanto isso não acontece, garantir transporte público a todos é ainda mais indispensável para que um cidadão da periferia tenha acesso aos seus direitos a saúde, educação, cultura e diversão.

Além do seu papel na materialização dos demais direitos fundamentais pelo acesso a serviços públicos, a garantia da mobilidade urbana avança em duas outras dimensões essenciais do direito à cidade: na instauração de um novo ritmo de vida diária e na possibilidade de reconstrução da unidade do espaço urbano.

A segregação da periferia é agravada, em Brasília, pelas grandes distâncias³⁶ e pela absoluta centralidade do transporte individual no planejamento da cidade. Antônio Carlos Carpintero verifica que o veículo individual é mencionado inúmeras vezes no projeto urbanístico da cidade, aparecendo claramente como “o principal elemento de organização, em torno do qual giram todos os outros”, enquanto, por outro lado, “Lúcio Costa não falou em nenhum momento, em sua proposta, a respeito de transporte coletivo de passageiros, apenas mencionou ônibus secundariamente”³⁷. Eram os anos JK, e Brasília seria a vitrine da política de incentivo à indústria automobilística (e, em consequência, petrolífera).

O resultado é que, segundo informa Carlos Henrique Carvalho, pesquisador do IPEA, Brasília tem hoje uma parcela da frota nacional de veículos motorizados duas vezes maior do que a proporção de sua população em relação à população brasileira, e é a única das grandes cidades do país onde o transporte coletivo tem participação menor que o individual: “nas cidades com mais de 1 milhão de habitantes, em média 36% das viagens são coletivas, e 30% individuais. No Distrito Federal são 33% contra 37%”³⁸. Carvalho diagnostica que “esta forte vocação ao transporte individual, principalmente automóveis e motocicletas, gera muitos impactos negativos, como:

³⁶ NUNES e BANDEIRA apontam que “as grandes distâncias que separam o Plano Piloto das outras cidades do Distrito Federal funcionam como formas *sui generis* de controle e de discriminação” (2010; p. 125-6).

³⁷ CARPINTERO apud QUEIROZ, 2007: p. 65.

³⁸ http://desafios2.ipea.gov.br/003/00301009.jsp?ttCD_CHAVE=14329

poluição, acidentes, congestionamentos, e aumento no tempo médio de deslocamento entre a casa e o trabalho das pessoas".

Em Brasília, 70% dos empregos concentram-se no Plano Piloto, enquanto 80% da população mora fora dele³⁹. Devido à precariedade da rede de transporte coletivo e à hipertrofia do uso do transporte individual, os trabalhadores desperdiçam, diariamente, várias horas apenas para irem e voltarem do trabalho: na prática, são horas incorporadas à jornada, aumentando a sua exploração e reduzindo o tempo que teriam para dedicar à vida familiar e comunitária, ao lazer e à participação política. Além disso, comprometem com os gastos para locomover-se parte substancial de seu achatado orçamento.

Como efeito de todos esses condicionantes, o centro atualmente "não existe"⁴⁰ na vida dos excluídos. Bauman aponta que "a extensão ao longo da qual os de 'classe alta' e os de 'classe baixa' se situam numa sociedade de consumo é o seu *grau de mobilidade* – sua liberdade de escolher onde estar"⁴¹. Os avanços tecnológicos têm permitido que distâncias sejam encurtadas e virtualmente anuladas, em decorrência do desenvolvimento cada vez mais acelerado dos meios de transporte e de comunicação. Porém, o acesso à mobilidade e aos fluxos de informação tem severas restrições econômicas: no ano de 2006, computador era um bem presente em apenas 0,2% das casas de Itapoã, região mais pobre do Distrito Federal, que tinha então 45 mil habitantes, renda per capita de R\$ 102 e taxa de desemprego de 29,2%⁴². Também não é difícil imaginar as restrições impostas ao uso do transporte público urbano, nesse contexto: fica dificultada até mesmo a busca de trabalho pelos desempregados⁴³, de modo que a segregação espacial e a barreira econômica à mobilidade reforçam a exclusão econômica, no ciclo vicioso a que já nos referimos.

Toda estratégia de dominação consiste em ampliar a liberdade do dominante e restringir ao máximo a liberdade de escolha do dominado⁴⁴ – tal como a liberdade de ir

³⁹ http://desafios2.ipea.gov.br/003/00301009.jsp?ttCD_CHAVE=14329

⁴⁰ BAUMAN, 1999: p. 95.

⁴¹ BAUMAN, 1999: p. 94.

⁴² Dados da "Coletânea de informações socioeconômicas" de 2006, feita pela Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central (Codeplan). Segundo a mesma fonte, três regiões do Distrito Federal – o Sudoeste, o Lago Sul e o Lago Norte – têm renda per capita superior a 2 mil reais, ou seja, mais de 20 vezes a renda média de quem mora em Itapoã. O IDH do Lago Norte é de 0,933 – maior do que o de países como Suíça, Finlândia, França e Reino Unido. O Lago Sul tem IDH ainda maior, de 0,945, superior ao de qualquer país – quem mais se aproxima é a Noruega, seguida pela Suécia. O dramático contraste entre essas realidades e a de Itapoã mostra bem a brutal territorialização da desigualdade econômica no DF.

⁴³ Os altos custos do transporte transformam automaticamente o morar na periferia um fator de desemprego, segundo explica Manoel Nascimento, tanto pela dificuldade de locomoção para procurá-lo, como porque as empresas evitam contratar trabalhadores com quem teriam de gastar mais em vales-transporte.

⁴⁴ Cozier apud BAUMAN, 1999: p. 77.

e vir, de apropriar-se do espaço, recriá-lo segundo seus desejos, utilizar serviços públicos, encontrar-se e agir com os outros. Para romper com o controle excludente da produção do espaço e da mobilidade das pessoas nela, é preciso que a cidade, *toda ela*, seja reconstruída como *centro* e *unidade*. O direito à cidade, diz Lefebvre, depende de seu uso simultâneo, requer reunião, encontro, para que se produza uma sociabilidade formadora da unidade espaço-temporal capaz de construir uma comunidade que se autodetermina.

A garantia da mobilidade urbana é indispensável nesse processo de resistência, na medida em que viabiliza o direito de todos a não permanecerem isolados na periferia, a se apropriarem de todo o espaço urbano e terem mais controle sobre o ritmo de sua vida cotidiana.

O transporte público, hoje, é extremamente deficiente nessa função. Em Auditoria Operacional no Sistema de Transporte Público do Distrito Federal⁴⁵ realizada em 2008, o Tribunal de Contas do DF verificou que 76% dos usuários avaliaram o tempo de espera no ponto de ônibus como regular ou ruim (38,2% disseram esperar mais de 30 minutos na parada); a frota de ônibus é envelhecida, com mais da metade dos veículos com idade superior legal máxima para cada tipo de ônibus; em várias linhas, o número de viagens efetivamente realizadas é substancialmente menor do que o previsto; as condições de parte significativa das paradas são muito ruins; o usuário tem grandes dificuldades de obter informações sobre os itinerários e horários das linhas; e a empresa Fácil dificulta o uso do passe estudantil, “impondo ao estudante prejuízo na sua mobilidade, acarretando a piora da qualidade de vida do usuário, sobretudo o mais carente”. No metrô, a auditoria verificou que, apesar de uma qualidade razoavelmente melhor e de menor insatisfação do usuário, o intervalo entre a passagem dos trens ainda é muito maior do que o necessário, em virtude da insuficiência de trens: em Maio de 2008, o metrô operava com 17 trens no horário de pico, em vez dos 29 necessários. Além disso, também não são disponibilizados mecanismos que informem em quanto tempo passará o próximo trem. Verificou-se, finalmente, que os dados operacionais fornecidos pelos diversos órgãos do governo, sobre diversos aspectos do funcionamento do sistema (condições da frota, linha, custos), são inconsistentes e por vezes contraditórios. Portanto, de baixa confiabilidade. E, ainda, que a fiscalização e efetiva sanção das recorrentes irregularidades cometidas pelas empresas operadoras são quase inexistentes, o que gera prejuízos à qualidade do serviço e perda de receita para o Estado.

⁴⁵ Disponível em:
<http://www.tc.df.gov.br/ice5/auditorias/TCDF-AuditoriaTransportes-RelatorioCompleto.pdf>.

Diante desse quadro, os auditores do TC-DF concluem que “muito ainda há que melhorar o serviço de transporte público para oferecer os serviços de qualidade que a população merece, *cabendo especial papel aos gestores do sistema de transporte* que, apesar de seus esforços, não têm conseguido cumprir a sua missão institucional” (grifamos). Fazem uma série de recomendações técnicas aos gestores, entre as quais não consta a de tornar participativa a gestão do sistema.

A qualidade do serviço de transporte público é de fato muito ruim, e essa é uma grande deficiência. Porém, na nossa perspectiva, o seu maior problema é que a administração está na mão das empresas e de uma política de Estado nada aberta à participação das pessoas impactadas pelo serviço. Esse é o requisito primeiro para que o transporte público sirva à mobilidade urbana numa perspectiva cidadã, pois só assim é possível que ele funcione voltado para as necessidades e desejos populares, tanto nos serviços oferecidos, como na forma de se financiar. Castells já observava que os modelos de gestão, de cobrança e o próprio meio de transporte estão relacionados à função a que servem na conjuntura social, e à diferenciação social⁴⁶.

Em Brasília, é fácil perceber que o transporte serve primordialmente como instrumento de produção capitalista. O serviço, em si, é explorado por grandes empresas que priorizam o lucro às necessidades dos usuários (basta ver as críticas feitas pelo relatório do TC-DF), e toda a lógica de funcionamento do sistema é voltada para transportar os trabalhadores apenas de casa para o trabalho. As limitações de horário de funcionamento, a falta de qualidade da frota, a demora para utilizar o serviço e os preços proibitivos são sinais disso. Um dos absurdos mais patentes é o fato de uma passagem do centro para uma região periferia custar em geral um real a mais (ou 50%) do que entre as regiões privilegiadas. Como efeito disso, um morador de Itapoã, com renda média de R\$ 102, pagará R\$ 3 para ir de Itapoã à região central da cidade. Obviamente, tenderá a permanecer ilhado em sua região.

Não é a medida técnica, a política A ou B que será capaz de reverter essa lógica. Ela só pode ser rompida se os próprios habitantes da cidade, organizando-se de modo contra-hegemônico, reivindicarem um transporte que sirva à sua mobilidade, e se apropriarem de sua gestão para abandonar o viés excludente de exploração capitalista do serviço, e instaurar uma forma de gestão, cobrança e serviço adequados à realização do direito à cidade. É justamente isso o que procura fazer o Movimento Passe Livre. Por isso, é importante observarmos a atuação desse grupo, sua crítica, suas propostas e sobretudo suas práticas de resistência e apropriação do transporte coletivo. Essa é a maneira pela qual pensamos que a ciência pode cumprir seu papel

⁴⁶ CASTELLS apud NASCIMENTO, p. 4.

emancipatório: estudando os problemas concretos da realidade e observando a luta dos movimentos sociais contra eles, bem como os impactos de sua atuação, as possibilidades de construção de uma alternativa.

V. A atuação do Movimento Passe Livre pelo Direito à Cidade no DF

O Movimento Passe Livre surgiu nacionalmente através, principalmente, das mobilizações de Salvador contra o aumento de passagens em 2003 – mais conhecidas como “A revolta do buzú” – e de Florianópolis, no ano seguinte, chamada de “A revolta da Catraca”. O Movimento se constituiu como movimento nacional em uma plenária convocada no Caracol Intergalactika, realizado no Fórum Social Mundial de 2005, em Porto Alegre⁴⁷.

Em Brasília o movimento se constituiu inicialmente como um espaço de organização de grupos autônomos de jovens. Integrantes desse grupo já faziam trabalhos de base em escolas do DF sobre o tema do transporte urbano e mantinham contato com integrantes do Movimento Passe Livre nacional, inclusive tendo participado da plenária do Fórum Social Mundial. Entre os anos de 2005 e 2006, sob a ameaça de aumento das passagens de ônibus, articularam uma jornada de lutas no Distrito Federal que contou com intensa mobilização. Filiaram-se ao Movimento nacional em 2006, se comprometendo com a causa e com os princípios do MPL nacional⁴⁸.

Apesar de ter se iniciado em defesa do Passe Livre estudantil – como uma pauta interna ao movimento estudantil em defesa do acesso ao Direito à educação – e de ter até hoje uma participação majoritária de jovens estudantes, o MPL se reivindica um movimento social mais amplo. Essa reivindicação se deve também a uma ampliação de suas demandas. A partir da crítica à cidade capitalista e à forma como o transporte serve aos interesses privados que o levam a uma crise⁴⁹ o movimento passa a defender o passe livre universal, também conhecido como tarifa zero.

Além da ampliação na própria pauta de transporte urbano, o MPL-DF reivindica a luta pelo Direito à Cidade, tendo participado inclusive de ocupações de prédios

⁴⁷ BRITO, 2009.

⁴⁸ Carta de adesão do MPL-DF ao Movimento Passe Livre

⁴⁹ A crise é apontada da seguinte maneira: “A passagem é a única financiadora do sistema de transporte. Os empresários constantemente argumentam que o sistema de transporte dá prejuízo e por isso necessitam aumentar as tarifas. A cada aumento, menos pessoas podem utilizar os transportes e procuram meios alternativos como bicicleta, transporte pirata ou andar trechos a pé. Quanto menos pessoas utilizam o transporte, mais a passagem precisa aumentar, para não diminuir a arrecadação das empresas que, supostamente, estão em crise. Então, a passagem aumenta e mais pessoas são excluídas. É um ciclo que também envolve o governo que entra com financiamentos.” (Mendes, 2007)

abandonados para a transformação em centros culturais urbanos. Em um protesto contra a desocupação forçada de um desses espaços o MPL-DF lançou o seguinte manifesto:

“PELO DIREITO DE IR E VIR, MAS TAMBÉM DE PERMANECER E CONSTRUIR: A cidade deve ser das pessoas, e não dos empresários do transporte e da especulação imobiliária. Seu uso não deve ser restrito a trabalho e estudo, mas também ao lazer, à diversão, às mobilizações políticas e culturais. O MPL-DF participou do processo de ocupação por crer que a luta pela cidade não se limita a exigir melhorias no sistema de transportes, mas é também uma luta à cidade por inteira: pelo poder de decidir por onde vamos transitar e o que queremos fazer nesses espaços.”

O Passe Livre Estudantil do Distrito Federal.

Desde a aprovação da lei 239, de 1992, todos os estudantes do Distrito Federal que morassem a uma distância maior que de um quilômetro de suas escolas poderiam ganhar desconto de dois terços da passagem de ônibus, especificamente nas linhas que atendessem à escola em que estudassem. Essa concessão foi dada em um momento em que se aumentou em 20% o preço das passagens do Distrito Federal, se tornando a mais cara do país. Além disso, há relatos de longos procedimentos burocráticos para a obtenção do benefício e longas filas que evidenciavam uma deficiência na sua provisão. Sem contar a possibilidade, vivida por muitos estudantes, de ter seu benefício cancelado sob qualquer suspeita de fraude por venda ou repasse do benefício, mesmo sem qualquer prova (Informação verbal, 2010).

Em 25 de outubro de 2005, dia nacional da luta pelo Passe livre, o Movimento apresentou um projeto de lei para o passe livre estudantil no DF, baseado em tentativas semelhantes do movimento em outras cidades do Brasil⁵⁰. A idéia era que fosse apresentada pelos próprios estudantes, buscando manter a autonomia do grupo e da pauta⁵¹. O Deputado Paulo Tadeu (PT/DF) propôs a lei no ano seguinte (Lei 3921/2006) na Câmara Legislativa e esta foi recusada em grande parte nessa casa. As partes da proposta que foram aceitas acabaram recusadas logo no início do mandato do novo Governador, José Roberto Arruda, em janeiro de 2007⁵².

⁵⁰ O exemplo mais significativo é o de Florianópolis.

⁵¹ Brito, 2009

⁵² Portal CLDF na internet, 31/07/2009

No dia 25 de maio de 2009, uma cerimônia muito estranha para quem acompanhou essa breve história do Passe Livre Estudantil no Distrito Federal acontecia na Câmara Legislativa. Um Projeto de Lei de autoria do poder executivo, ainda sob o comando de José Roberto Arruda, era encaminhado ao legislativo propondo a instituição do Passe Livre Estudantil no Distrito Federal. Sobre esse dia, foi publicado no weblog do Movimento Passe Livre *“A repentina proposta do GDF pegou muitos e muitas no contrapé. O evento fantasioso da entrega do projeto - composto por holofotes, paparicagens e tratos falsos - deixou muita gente de queixo caído, pensando “caramba, meus inimigos/as agora concordam comigo. Eles e elas avançaram ou fui eu que virei conservador (a)?”*⁵³. Entre idas e vindas do tema entre executivo e legislativo, foram elaborados mais três projetos de lei (4462, 1588, 4494/2010) modificando a proposta inicial.

Apesar de pego de surpresa pela proposta, ao passar na Câmara, o movimento teve condições de articular diversas emendas ao projeto, mesmo tendo outras tantas propostas recusadas na câmara e/ou vetadas pelo executivo⁵⁴. Entre a pressão dos empresários, uma mudança significativa era instituída, pois eles não mais arcaiam com o desconto de 2/3 oferecido pela lei de 1993. Com o Passe Livre Estudantil, o Governo passaria a pagar a totalidade do benefício e com isso os empresários aumentariam sua margem de lucro com o transporte dos estudantes. Além disso, o Passe Livre seria controlado pela Fácil, empresa terceirizada da qual são sócios majoritários o presidente do Sindicato das Empresas do Transporte Público do DF, Wagner Canhedo Filho, e também Victor Foresti, responsável pela Viação Planeta.

O resultado do projeto Passe Livre Estudantil apresentado pelo poder executivo do Distrito Federal não agradou os usuários. A Fácil não demonstrou possuir estrutura suficiente para atender a demanda do serviço. A previsão de gastos com o benefício para todo o ano foi superado muito antes do previsto. Sem recursos para o pagamento a empresa responsável simplesmente parou de emitir o passe e as filas passaram a ser quilométricas. A cada novo repasse que o GDF realizava à empresa, voltava a distribuir o passe até que os recursos novamente acabassem e os estudantes tivessem que esperar novamente por dias até que fosse normalizada a distribuição do benefício. A situação foi capaz de gerar protestos espontâneos dos estudantes, que chegaram a ocupar avenidas a partir da concentração na própria fila, interrompendo o

⁵³ http://vidasemcatracas.blogspot.com/2009/06/fique-livre-para-passar-e-ultrapasse-o_11.html

⁵⁴ A maioria dos vetos do executivo foi barrada na Câmara.

transito em frente aos postos de atendimento da empresa⁵⁵. Com essa situação, para muitos estudantes o Passe Livre, da forma como foi implementado, representou uma piora em relação à situação anterior da sua implementação, quando se tinha 2/3 de desconto na passagem.

As mobilizações e a evidente insustentabilidade do projeto exigiram uma nova mudança na Lei. A lei 4494 de 2010 finalmente mudou o financiamento do Passe Livre, cobrando das empresas de transporte os dois terços de cada passagem estudantil, da forma como pagavam desde 1992, sendo que o restante (um terço) seria pago pelo Governo. A recarga do cartão do benefício passava a ser automática, sem que fosse necessária a participação da empresa terceirizada para o serviço. Não foi aprovado o critério econômico para limitar o benefício, que era a proposta inicial do executivo para conter os custos.

Analisando o breve relato sobre o processo de implantação do Passe Livre Estudantil podemos perceber alguma relação com a perspectiva crítica à cidade capitalista a partir do Direito à Cidade.

Primeiramente, vemos o intenso envolvimento de empresários do transporte coletivo nas decisões públicas a respeito das políticas de transporte no Distrito Federal. Essa é evidência clara da principal crítica do Direito à Cidade, o papel da lógica de mercado na substituição da cidade *obra*⁵⁶ pela cidade objeto. Além disso, vê-se a participação do Estado na prevalência dada aos agentes do mercado, no sentido de garantir seus interesses sobre os demais.

Por outro lado, é possível ver os frutos da organização e mobilização popular na apresentação de – e na luta por – alternativas dentro da cidade. Além da possibilidade conquistada de maior mobilidade urbana para uma parcela maior da sociedade, foi reconhecido o papel da sociedade civil nesse processo com a criação do Comitê do Passe Livre Estudantil, com competências consultivas e fiscalizadoras. Para isso o Movimento Passe Livre teve sua atuação e sua importância reconhecida pelo Estado, tendo sua participação regulamentada na Lei 4462/2009. Nesse sentido, podemos também identificar a importância da dinâmica das instituições políticas para a aprovação do Passe Livre Estudantil, já que as duas vezes em que o projeto foi apresentado – 2006 e 2009 – se avizinhavam as eleições. Em outra análise do Movimento é possível perceber essa constatação, quando ironizam: “Assim, saudamos com nosso sarcasmo todos e todas que, nesse passado, nos chamaram de inseqüentes e malucos/as por propormos o passe livre e que hoje abraçam com

⁵⁵ Correio Braziliense - 28MAI10 - Caderno Cidades

⁵⁶ Como construção coletiva do espaço.

unhas e dentes o projeto – talvez como única forma de manterem-se vivos politicamente”⁵⁷. Nesse percurso vemos que a idéia toma relevância social através das diversas estratégias de mobilização até chegar a ser utilizada como medida eleitoral, que de tão popular pode gerar aumento de votos nas eleições.

No entanto, identificando a importância central do Direito ao Transporte na construção do Direito à Cidade, é preciso entender o Passe Livre Estudantil, da forma como foi aprovado no Distrito Federal, como um avanço e um exemplo de como essa construção é possível. É necessário entender, porém, como um primeiro passo, pois entendendo o Transporte como Direito, deve-se buscar avançar nesse Direito. Primeiramente avançando no conceito de Educação, aquela que não se restringe à Escola, e estabelecer que o Passe Livre Estudantil deve atender à necessidade dos estudantes por outros serviços e pelo acesso à cultura e à diversão. Mas é preciso ir além da ligação entre transporte e educação. Sendo o Direito ao Transporte um Direito Fundamental, é preciso que seja disponibilizado a todos. Por isso, o critério excludente do mercado não pode servir como base da gestão do Transporte Público. O Estado deve assumir sua responsabilidade em providenciar os Direitos básicos da população, garantindo, como um objetivo a ser alcançado, um transporte gratuito, disponível assim a todos. O Passe Livre Estudantil é apenas um primeiro passo que nos mostra que essa transformação é possível através da mobilização popular.

VI. CONSIDERAÇÕES FINAIS

dedico este
canteiro de obras
(jardim-operário)
aos esquecidos de
deus que construíram
esta cidade de Brasília
e que, um dia,
construirão comigo,
em sonho e sem dor,
a cidade de Brasília

Nicolas Behr, Poesília –
Poesia Pau-Brasília

O estudo da experiência urbanística de Brasília nos permite reafirmar o diagnóstico de Henri Lefebvre: técnicos de boa-vontade não podem resolver por si sós

⁵⁷ http://vidasemcatracas.blogspot.com/2009/06/fique-livre-para-passar-e-ultrapasse-o_11.html

os problemas da cidade, e talvez eles até os agravem ao supor serem capazes de fazê-lo. Está fadado ao fracasso o urbanismo que assume a postura de um “Deus Criador, Arquiteto do Mundo”⁵⁸: não é possível criar relações humanas pela definição prévia do seu ambiente, desprezando o papel de formas concretas de vida e das estruturas sociais na dominação e produção do espaço urbano.

O papel das ciências na tarefa de construção de uma cidade emancipatória é estudar os movimentos que lutam para romper com a lógica de dominação e instaurar a apropriação cidadã do espaço. A inadequação do modelo de transporte coletivo de Brasília é um fato inconteste. Ao decidir fazer este trabalho na perspectiva de crítica construtiva, não optamos por uma postura que se esgotasse no tecnicismo, mas por estudar o ponto de vista do Movimento Passe Livre, movimento social que propõe um modelo alternativo, apto a efetivar o direito à mobilidade urbana. Foi a própria teorização formulada por esse movimento que despertou nosso interesse pelo aprofundamento teórico a respeito do direito à cidade.

O MPL, a partir da politização de sua própria demanda pelo direito à mobilidade, no sentido de compreendê-la em suas raízes e conexões com outros problemas urbanos, tem sido um ator importante também em diversas outras lutas pelo direito à cidade, sempre no viés de combater a dominação econômica e a utilização do Estado como seu instrumento. O uso da ação direta, como por exemplo as ocupações que o movimento tem construído junto a outros movimentos sociais, é a forma muitas vezes escolhida para a apropriação pública de espaços de que os moradores da cidade são alienados, como o Setor Noroeste, a Câmara Legislativa do DF⁵⁹ ou mesmo as ruas da cidade.

Henri Lefebvre⁶⁰ considerava que a maior alienação é a perda do sentimento utópico. A utopia modernista funcionalista fracassou em Brasília, mas nem por isso deve ser abandonado o projeto utópico de transformá-la numa cidade emancipatória. Talvez o ponto de partida para isso tenha se viabilizado por uma concessão dos fundadores, que acabaram não tendo como não admitir, aqui, a presença de estudantes e operários, tal como idealizava Israel Pinheiro, o engenheiro-chefe do canteiro de obras da nova capital, para evitar “agitações”. É a “agitação” de operários, estudantes e outros grupos ativos na luta por direitos, contra a dominação e a opressão, que tem construído uma Brasília alternativa à oficial, uma cidade dos seus cidadãos: a Braxília sonhada por Nicolas Behr.

⁵⁸ LEFEBVRE, 1996, p. 97-98.

⁵⁹ Informações sobre algumas dessas ocupações podem ser encontradas no blog do Movimento Fora Arruda e Toda Máfia: <http://foraarrudaetodamafia.wordpress.com/>.

⁶⁰ LEFEBVRE apud KOFMAN; LEBAS, 1996: p. 21.

Referências bibliográficas

- BAUMAN, Zygmunt. *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.
- BETTIN, Gianfranco. *Los sociólogos de la ciudad*. Tradução para o espanhol de Mariuccia Galfetti. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1982.
- BRITO, Priscila Caroline. *Por uma vida sem catracas: Movimento Passe Livre de Brasília*. Revista três [...] pontos (UFMG), v. Ano 6, p. 43-50, 2009.
- COSTA, Lucio. *O Relatório Plano Piloto de Brasília*. Módulo 8. 1957.
- _____. *Sobre Arquitetura*. Porto Alegre: Centro dos Estudantes de Arquitetura, 1962.
- FREITAG, Bárbara. *Teorias da Cidade*. Campinas, SP: Papirus, 2006.
- GALVÃO, Laila Maia. "O Projeto Promotoras Legais Populares, a interferência social na construção do espaço urbano e o aluno de Direito". In: *Revista dos Estudantes de Direito da UnB*, n. 6, 2007. Artigo disponível em: <http://fexfdunb.wordpress.com/2009/11/18/o-projeto-promotoras-legais-populares-a-interferencia-socla-na-construcao-do-espaco-urbano-e-o-aluno-de-dieito/>
- HOLSTON, James. *A cidade modernista: Uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo, Companhia das Letras, 1993.
- KOFMAN, Eleonore; LEBAS, Elizabeth. "Lost in Transposition – Time, Space and City". In: LEFEBVRE, Henri. *Writings on Cities*, pp. 3-62. Seleção, tradução e introdução por Eleonore Kofman e Elizabeth Lebas. Malden, Massachussets: Blackwell Publishers, 1996.
- Le CORBUSIER (Charles Edouard Jeanneret). *La Charte d'Athenes* [1941]. Paris Editions de Minuit, 1957.
- _____. *The Radiant City: Elements of a doctrine of urbanism to be used as the basis o four machine-age civilization* [1933]. Nova York: Orion Press, 1967.
- LEFEBVRE, Henri. *Writings on Cities*. Seleção, tradução e introdução por Eleonore Kofman e Elizabeth Lebas. Malden, Massachussets: Blackwell Publishers, 1996.
- LINS RIBEIRO, Gustavo. *O Capital da Esperança. Brasília: Estudo sobre uma grande obra da construção civil*. Tese de mestrado, Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, 1980.
- MENDES, Elisa Rosas. "*Por uma vida sem catracas!*" *Um estudo sobre o Movimento Passe Livre*. Trabalho de Monografia. Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, 2007.
- NASCIMENTO, Manoel. *Transporte coletivo urbano e luta de classes I: um panorama da questão*. Cadernos do CEAS. Salvador, BA: CEAS, n.226, abr/jun.
- NUNES, Brasilmar Ferreira; BANDEIRA, Lourdes. *Brasília: a urbanidade em uma cidade nova*. *Humanidades*, v. 56, p. 120-131. Brasília: Editora da UnB, 2010.
- QUEIROZ, Gilda. *Brasília na poesia de Nicolas Behr: idealização, utopia e crítica*. Dissertação de Mestrado em Literatura apresentada à Universidade de Brasília em 2007. Disponível em: <http://repositorio.bce.unb.br/handle/10482/1313>.
- SANTARÉM, Paulo Henrique. Relatório final de projeto de iniciação científica. Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, 2009.

SANTOS, Boaventura de Sousa. Para um novo senso comum: a ciência, o direito e a política na transição paradigmática, volume 1: *A Crítica da Razão Indolente: Contra o desperdício da experiência*. São Paulo: Cortez, 2005.