

Duas das principais cidades brasileiras – São Paulo e Rio de Janeiro – viram emergir no início do mês de junho passado mobilização crescente em torno do preço das passagens dos transportes públicos urbanos. A polícia de São Paulo, coerente com suas tradições corporativas, reprimiu brutalmente manifestações na capital paulista conduzidas pelo Movimento Passe Livre. Trata-se da polícia que abriga orgulhosamente as Rondas Ostensivas Tobias de Aguiar – a Rota -, uma das mais sombrias instituições do regime de 1964. A corporação conta, ainda, em seu currículo o massacre do Carandiru, além de inúmeros marcadores de violência contra a população pobre. A polícia carioca, sem qualquer dificuldade, mas sem a competência operacional de sua co-irmã, seguiu o exemplo de brutalidade, e dispensou bordoadas e jatos de gás aos “desordeiros”. Conduzidas por governos de cariz conservador, tais corporações, com imensa facilidade e júbilo, sempre que podem, passam ao ato e acabam por fazer o que fazem de melhor.

Com adesão crescente, o movimento – na verdade um desaguadouro expressivo de uma diversidade de grupos e de identidades – trouxe para a agenda política e social brasileira um tema central. Na verdade, seu principal mérito é o de indicar o quanto o direito ao transporte importa para a qualidade de vida das pessoas e para a própria consistência de uma sociedade democrática.

O nexu pode parecer esdrúxulo, mas a comparação internacional pode bem nos ajudar. A oitava economia do planeta pode muito bem suportar o teste da comparação com parceiros europeus do G-10, por que não? O comum na União Européia – desde Portugal à Alemanha – é o fato de que o transporte público é essencialmente multi-classista, enquanto que na experiência brasileira consolidaram-se a cultura e a prática de que se trata de coisa para pobres. A própria associação entre os termos “público” e “popular” a produtos e serviços de péssima qualidade atesta o lugar dessas palavras em nosso imaginário cívico e social.

Não raro, cidadãos brasileiros são transportados sobre chassis de caminhões, em condições precárias de segurança e como participantes involuntários de graves violações das leis de trânsito. Mas, não se trata apenas de desconforto e de risco físico. Transporte é um bem público cuja provisão afeta – para o bem ou para o mal – de modo compulsório a qualidade de vida dos cidadãos. De modo não supreendente, o direito à mobilidade e sua provisão pública constituem um dos pontos centrais da agenda do Estado de Bem Estar. Nos países nos quais tal Estado se afirmou com alguma centralidade, a gestão pública dos transportes, os subsídios e as gratuidades aparecem como itens obrigatórios. Outros aspectos são, por certo, cruciais na agenda do Estado de bem Estar, tais como a saúde, a educação e a habitação, mas a garantia pública de mobilidade é condição básica da liberdade de movimento, do acesso ao trabalho e das

possibilidades de interação social mais alargada.

Um país que concede a máfias o transporte de seus cidadãos diz bem do apreço que tem por aqueles que não dispõem de meios privados de deslocamento. A sub-cidadania da mobilidade constitui um contingente sobre o qual se pode impor o sacrifício da passagem cara, do desconforto, da insegurança e da supressão do tempo.

É esse o pano de fundo que justifica as manifestações que tomaram algumas das cidades brasileiras. Dizer não a uma cultura de mobilidade urbana demofóbica parece ser o cerne no movimento. Ao introduzir o ponto não se está a trocar a crítica global do modelo por uma intervenção particular, em apenas um de seus aspectos. Assim como o diabo, a vida começa nos detalhes. É neles que o mal estar social se faz presente, e é por eles que pode ser mitigado ou eliminado. A demanda das ruas é tanto pela extensão da democracia quanto pela fixação de um limite ao privatismo predatório na provisão de direitos públicos e sociais.

\*\*\*

**Renato Lessa**