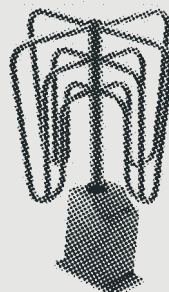
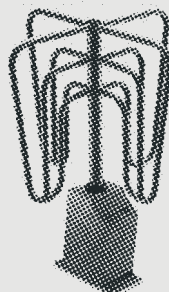
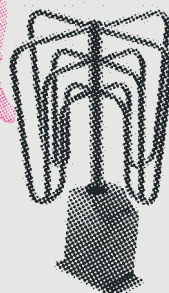
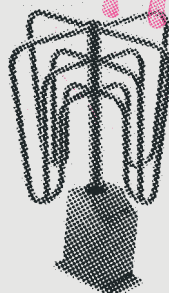


A ESTRUTURA DE PODER DO TRÂNSITO

PLANKA.NU



TRADUÇÃO TARIFA ZERO BH

FUNDAÇÃO
ROSA
LUXEMBURGO



A ESTRUTURA DE PODER DO TRÂNSITO

PLANKA.NU

Tradução e ilustrações

TARIFA ZERO BH

1ª edição


**FUNDAÇÃO
ROSA
LUXEMBURGO**

**TARIFA
ZERO É
MAIS»**

**COORDENAÇÃO EDITORIAL, TRADUÇÃO E
AUTORIA DO PREFÁCIO E DO CAPÍTULO
“AUTOMOBILIDADE TROPICAL”**

André Veloso, Annie Oviedo, Gabriel
Vaz de Melo, Juliana Afonso, Leonardo
Assis, Letícia Birchall, Luiza Reis e
Mário Corrêa, integrantes do Tarifa
Zero BH, movimento horizontal e
aberto de Belo Horizonte, Minas
Gerais

PREPARAÇÃO

Tulio Kawata

REVISÃO

Hugo Maciel de Carvalho

**PROJETO GRÁFICO, CAPA E
DIAGRAMAÇÃO**

Ana Caroline Azevedo

ILUSTRAÇÕES

Ana Caroline Azevedo e Luiza Reis

FUNDAÇÃO ROSA LUXEMBURGO

Escritório Brasil – São Paulo

Diretor Torge Löding

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

Planka.nu

A estrutura de poder do trânsito / Planka.nu. -- 1. ed. -- São Paulo : Fundação Rosa
Luxemburgo, 2020.

Título original: The traffic power structure

Vários tradutores

Vários ilustradores

ISBN 978-65-990744-1-7

1. Acessibilidade urbana 2. Automóveis - Aspectos ambientais 3. Automóveis - Aspectos
sociais 4. Mobilidade urbana 5. Transporte automotivo 6. Trânsito urbano 7. Trânsito
- História I. Título

20-45673

CDD-363.125

Índices para catálogo sistemático:

1. Trânsito e acessibilidade : Urbanismo : Problemas sociais 363.125

Maria Alice Ferreira - Bibliotecária - CRB-8/7964

Esta publicação foi realizada com apoio da Fundação Rosa Luxemburgo e fundos
do Ministério Federal para a Cooperação Econômica e de Desenvolvimento
da Alemanha (BMZ). O conteúdo é responsabilidade exclusiva de Planka.nu e
Tarifa Zero BH e não representa necessariamente a posição da FRL.

Com autorização do Planka.nu, a presente edição foi traduzida da versão em
inglês publicada pela PM Press nos Estados Unidos com o título *The Traffic
Power Structure*. Ambas adotam a licença Creative Commons de Atribuição 4.0
Internacional (CC BY-NC-SA 4.0). Isso significa que você tem a liberdade para
compartilhar, copiar, distribuir e transmitir esta obra, desde que cite a autoria,
não faça uso comercial e use a mesma licença em obras derivadas.



Para que a era (do automóvel) se firmasse fora preciso a transfiguração da cidade. E a transfiguração se fez como nas férias fulgurantes, ao tan-tan de Satanás. Ruas arrasaram-se, avenidas surgiram, os impostos aduaneiros caíram, e triunfal e desabrido o automóvel entrou, arrastando desvairadamente uma catadupa de automóveis. Agora nós vivemos positivamente nos momentos do automóvel, em que chauffeur é rei, é soberano, é tirano [...]

Graças ao automóvel a paisagem morreu – a paisagem, as árvores, as cascatas, os trechos bonitos da natureza. Passamos como um raio, de óculos enfumacados por causa da poeira. Não vemos as árvores. São as árvores que olham para nós com inveja. Assim o automóvel acabou com aquela modesta felicidade nossa de bater palmas aos trechos de floresta e mostrar ao estrangeiro a natureza. Não temos mais a natureza, o Corcovado, o Pão de Açúcar, as grandes árvores, porque não as vemos. A natureza recolhe-se humilhada [...]

Oh! O automóvel é o Criador da época vertiginosa em que tudo se faz de pressa. Porque tudo se faz de pressa, com o relógio na mão e ganhando vertiginosamente tempo ao tempo. [...] O automóvel fez-nos ter uma apudorada pena do passado. Agora é correr para frente. [...] Automóvel, Senhor da Era, Criador de uma nova vida, Ginete Encantado da transformação urbana, Cavalo de Ulysses posto em movimento por Satanás, Gênio inconsciente da nossa metamorfose!

JOÃO DO RIO, 1911

SUM

PREFÁCIO	8
1. A ESTRUTURA DE PODER DO TRÂNSITO	14
1.1. Automobilidade	17
2. ACESSIBILIDADE	22
3. A METRÓPOLE	30
3.1. Estacionamento ilegal e evasão no transporte público	33
3.2. Violência no trânsito	37
3.3. Contos de estacionamento I	40
3.4. Contos de estacionamento II	41
4. ESTADO E CAPITAL ANDAM NO MESMO CARRO	46
4.1. Esqueça o luto, consuma!	53
5. A ERA DO TRANSPORTE	56
5.1. “Ninguém ganha a não ser que todo mundo ganhe”	61

ÍNDICE

6. SOCIEDADE DA ALTA VELOCIDADE	70
6.1. Trens de alta velocidade	73
6.2. Inteligente para o clima ou apenas burro?	74
6.3. Dirigir e voar para a Terra do Nunca	80
6.4. Um tipo estranho de liberdade	83
7. VELOCIDADE E DISCIPLINA	92
7.1. O complexo industrial de segurança	95
7.2. A sociedade nuclear	103
8. SOFRENDO NO TRÂNSITO	108
8.1. Outro olhar para a psicologia positiva	113
8.2. A felicidade no trânsito depende do trânsito feliz	116
9. O ESTÁGIO MAIS ELEVADO DO NEOLIBERALISMO	120
10. AUTOMOBILIDADE TROPICAL	128
10.1. Cidades para quem?	135
10.2. Existe ônibus grátis	140
MAIS REFERÊNCIAS	146

PREFÁCIO

O livro que você tem em mãos é, à primeira vista, um livro sobre transporte: público e privado, em massa e individual, o fetichismo da velocidade, o elitismo do automóvel. Mas a leitura aqui construída vai muito além da análise crítica de como nos locomovemos. Dada a dimensão estruturante que o transporte tem em nossas cidades, em nossos trabalhos e, em última instância, em nossas vidas, este livro é, na verdade, sobre que tipo de sociedade criamos ao longo das últimas décadas e que tipo de sociedade queremos para as próximas. É um livro que nos oferece possibilidades.

A hegemonia do automóvel como meio de transporte e como símbolo da ideologia neoliberal é destrinchada e colocada em xeque, ao mesmo tempo que se desenha um mundo no qual nos é permitido viver com mais calma e com menores distâncias a serem percorridas.

Este é um livro que oferece várias perguntas, mas poucas respostas. Em parte, porque não há um modelo de mobilidade que vá gerar de forma automática uma sociedade melhor. Mas, em parte também, porque a emergência de uma sociedade melhor se dá por meio de construção coletiva e não por respostas prontas.

A oposição entre coletivismo e individualismo permeia toda a obra. E não sem razão, uma vez que foi escrita pelo Planka.nu, um grupo sueco de origens anarcossindicalistas. Surgida em protestos contra o aumento da tarifa em 2000, a organização luta em seu país por um transporte coletivo gratuito, controlado por trabalhadoras(es) e usuárias(os).

Com ações consistentes ao longo dos últimos vinte anos, o Planka.nu é mais conhecido pela criação de um fundo de incentivo ao não pagamento da passagem do transporte público, chamado de P-Kassa. Na Suécia, os ônibus não possuem catracas e

sim fiscais que sobem e descem dos coletivos conferindo se todos os passageiros possuem bilhete. Quem é pego sem é multado – em um valor, inclusive, maior que a multa recebida por motoristas que estacionam em local proibido. Mas quem contribui com o fundo do Planka.nu não precisa se preocupar, pois a multa por estar sem a passagem será coberta pela organização. Basicamente, com um pequeno pagamento mensal você ganha um passe livre nos ônibus.

O grupo, como era de se esperar, é bastante criticado por políticos e empresários. A ideia de que o transporte é um direito social e, como tal, deveria ser pago pelo conjunto da sociedade e não apenas por suas usuárias e usuários deveria ser óbvia em uma social-democracia forte como a da Suécia. Entretanto, mesmo lá, o entendimento de que até a vida dos motoristas de carro seria melhor com transporte público gratuito parece distante dos principais atores políticos e econômicos.

A realidade sueca, inclusive, se mostra bastante presente no livro, com exemplos que envolvem a retirada de neve das ruas após uma tempestade, a construção de trens de alta velocidade e a integração da União Europeia. Tudo isso parece estar distante de nós, brasileiras e brasileiros, que temos demandas sociais tão diferentes e por vezes tão urgentes.

Essa distância não precisa ser esquecida ou ignorada por quem lê o livro. Ela se insere como parte do problema global das desigualdades entre Norte e Sul, centro e periferia e outras hierarquias sociais das quais a estrutura de poder do trânsito se vale ou retroalimenta, seja nas realidades locais, seja em escala mundial. Porém, a visão estruturante trazida pelo livro nos ajuda a compreender como a automobilidade controla nossos corpos, cria instituições autocráticas e serve à ordem neoliberal –

e sua discussão, talvez, seja até mais importante em um país em desenvolvimento.

O livro conta com um capítulo escrito por nós, do Tarifa Zero BH, com o objetivo de trazer a discussão à realidade brasileira, às particularidades de nossas metrópoles e ao nosso histórico de construção política das decisões sobre transporte. Não longe do próprio Planka.nu, realizamos um processo coletivo de tradução da edição em inglês e também da escrita do último capítulo desta edição brasileira. A tradução contou com um diálogo constante com membros do grupo sueco, além de etapas de discussão dos conceitos e revisão por pares. Um processo que, acreditamos, trouxe mais consistência a uma visão brasileira da obra.

O Tarifa Zero BH nasceu do caldo das jornadas de junho de 2013 e, desde então, vem atuando na luta para retomar e reinventar a cidade, por meio de um transporte justo, de qualidade, com gestão democrática e gratuito. O que inicialmente era uma campanha por um projeto de lei popular pela gratuidade do transporte em Belo Horizonte se tornou um movimento horizontal e autogestionado perene, com uma atuação que vai muito além das lutas contra o aumento anual da passagem de ônibus e se consolida em uma série de ações que visam trazer para o campo da política – retirando do falacioso campo puramente técnico – as decisões sobre o transporte público no município. Não há decisão técnica que não traga um posicionamento político em si quando pensamos a cidade.

E nós, do Tarifa Zero BH, não estamos sozinhos: há movimentos e atores em diversas partes do país se articulando com objetivos similares. Foi no Seminário Internacional Transporte como um Direito e Caminhos para a Tarifa Zero, evento que reuniu vários desses grupos, organizado pela Fundação

Rosa Luxemburgo em setembro de 2019, que conhecemos o Planka.nu, convidado para falar sobre sua experiência. Entre suecos e brasileiros, de realidades tão distantes, a identificação foi imediata, pois a necessidade de se repensar um modelo de sociedade que não parta do individualismo representado pelo automóvel não tem fronteiras. A luta pelo transporte público une as pessoas de várias formas.

Decidimos realizar a tradução deste livro por acreditar que a doentia estrutura de poder do trânsito e seus impactos em nossas vidas evidencia parte de nossa luta diária. Com ela, buscamos também refletir, coletivamente, sobre uma sociedade que acreditamos poder ser construída: mais justa, igualitária, acessível e democrática.

Esperamos que a leitora e o leitor possam também vislumbrar as possibilidades aqui pinceladas e, da próxima vez que andar de ônibus, metrô, bicicleta ou a pé, sonhar com uma cidade diferente.

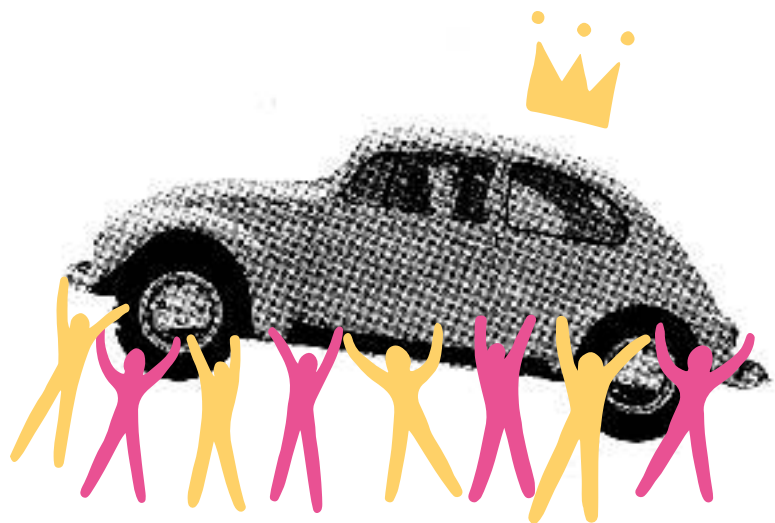
TARIFA ZERO BH – BELO HORIZONTE, JUNHO DE 2020



A ESTRUTURA DE PODER DO TRÂNSITO

*Ninguém nasce motorista:
torna-se motorista.*

01



Mobilidade e classe estão fortemente conectadas. Não apenas porque a mobilidade depende de recursos econômicos, mas também porque uma sociedade que é baseada no atual paradigma de mobilidade – o qual chamamos de *automobilidade* – contribui diretamente para o aumento das injustiças econômica e social.

É autoevidente que uma sociedade que prioriza o trânsito de automóveis beneficia motoristas. Também é verdade que homens brancos ricos estão sobre-representados entre os motoristas. Uma sociedade que prioriza o trânsito de automóveis e vê a mobilidade como uma receita mágica para o progresso acaba por tornar mais agudas as contradições entre indivíduos e grupos sociais.

A estrutura de poder do trânsito estabelece uma hierarquia entre os diferentes modos de transporte. O automóvel está no topo. Na base estão pedestres, ciclistas e o transporte público. Os recursos alocados para os diferentes modos de transporte

refletem essa hierarquia. A superioridade do automóvel é o resultado de uma sociedade guiada pelo princípio da automobildade, isto é, uma sociedade na qual é o automóvel que define nossa própria existência.

Este livro foi escrito para evidenciar a estrutura de poder do trânsito e as suas consequências. Além de ser insustentável ecologicamente, uma sociedade baseada na automobildade gera segregação econômica e social. Investigar as atuais políticas públicas de transporte, ao mesmo tempo que destacamos alternativas, pode, em nossa opinião, contribuir para solucionar vários problemas sociais.

O trânsito de automóveis nos transforma em competidores. Quem nunca se sentiu transformado depois de pegar no volante? Dirigir parece nos levar, quase inevitavelmente, a um comportamento egoísta. Todas as pessoas tentam ganhar à custa das outras. Nossos semelhantes – outros motoristas, ciclistas, pedestres, passageiras e passageiros no transporte público – tornam-se obstáculos. Sejam honestos: quem nunca sentiu a agressividade e o egoísmo competitivo causados pelo automóvel? Já que nós não queremos encorajar esse tipo de comportamento e estamos convencidos de que não se nasce motorista, mas que se torna um, nosso objetivo é pôr um fim a esse capítulo específico da evolução humana. Para isso, além de mudar a estrutura de poder do trânsito e remover o automóvel de seu pedestal, é necessário construir uma sociedade baseada em outros princípios: uma sociedade na qual ninguém seja forçado a participar, ativa ou passivamente, da estrutura de poder do trânsito; uma sociedade na qual a satisfação das necessidades e desejos humanos venha em primeiro lugar; uma sociedade na

qual criemos juntos e vivamos juntos; uma sociedade composta por sociedades (locais).

1.1. AUTOMOBILIDADE

Primeiramente, o termo *automobilidade* se refere a todas as instituições e práticas que determinam o papel social do automóvel. Em segundo lugar, o termo enfatiza esse papel. Por fim, se refere a discursos que fazem do automóvel o motor social de nosso tempo e o associam a liberdade, progresso, movimento, individualidade e independência. O automóvel é a pedra fundamental sociotecnológica da modernidade.

A palavra *automobilidade* é um substantivo composto que traz, juntos, os termos *autonomia* e *mobilidade* – o jogo de palavras com o prefixo *auto* dá um belo toque à palavra. Hoje, parece que a autonomia só pode ser alcançada por meio da mobilidade, e a mobilidade somente por meio da autonomia. A automobilidade está fortemente ligada à ideologia do liberalismo, que enfatiza nosso papel como indivíduos com liberdade de escolha e, em suas versões mais extremas, questiona a própria existência da sociedade. A noção de um indivíduo livre é produzida por um certo tipo de sociedade, assim como a noção de automobilidade. Sem estradas, petróleo e indústria automobilística, ninguém poderia dirigir um carro. Mas a noção de automobilidade é uma contradição interna: motoristas dirigem em ruas planejadas por tecnocratas e se movem entre áreas residenciais e seus locais de trabalho, cujas localizações se estabelecem de acordo com interesses econômicos. Não há muita liberdade de escolha nisso.

De fato, é estranho que, de todas as coisas, tenha sido o automóvel a se tornar o derradeiro símbolo da liberdade e da individualidade. A verdade é que o automóvel pertence ao Santo Graal

do liberalismo moderno: ele é submetido a um sem-número de técnicas públicas e privadas de controle. Numerosas regulações são necessárias para que a sociedade do automóvel funcione: quão rápido é permitido dirigir, onde é permitido dirigir, em qual direção é permitido dirigir, onde é permitido estacionar, qual a quantidade de emissões no ar que são permitidas e quais riscos podem ser assumidos. Essas regulações, e muitas outras, devem ser levadas em consideração sempre que você for ligar o motor. Para fazer cumprir tais regulações, um aparato de controle disciplina tanto motoristas como não motoristas. A suposta liberdade da estrada está correlacionada a um rigoroso controle do movimento.

O regime da automobilidade é caracterizado por uma série de tendências próprias insolucionáveis e destrutivas. Trânsito em massa significa congestionamentos. Assim, enquanto a automobilidade encoraja o uso individual do automóvel, ela se torna *i-mobilidade* no momento em que as pessoas passam a seguir esse encorajamento. O engarrafamento no trânsito não é uma anomalia da sociedade do automóvel, mas a sua consequência lógica. O maior inimigo do trânsito é o próprio trânsito. Enquanto o trânsito em massa é algo necessário para reluzir a imagem da liberdade do motorista, é justamente o trânsito massificado que nega essa liberdade.

O trânsito em massa também significa destruição: do clima, dos nossos recursos naturais, de nossas cidades, de nós como seres humanos e, de fato, todo o sistema geopolítico está sendo atingido por crises agudas. A mudança climática é uma inescapável consequência dos roncos dos motores. Os moradores das nossas cidades estão tendo seus espaços roubados. O pico

do petróleo¹ gera crises geopolíticas, e mesmo guerras, para garantir o acesso a petróleo a baixos preços. Todo ano, 1,2 milhão de pessoas morrem em acidentes de trânsito².

De novo, não estamos falando de problemas temporários de um sistema que, via de regra, funciona bem. Na verdade, é justamente o oposto: o que estamos descrevendo é a normalidade do sistema. As ruas, estradas e carros que foram construídos para que a automobilidade prospere matam, diariamente, três mil pessoas. Mas quando foi a última vez que você ouviu um político criticar o trânsito em massa? Dado o atual clima político, parece impensável que algum governante ouse declarar guerra ao automóvel. Sim, na Suécia, temos a “Visão Zero”, isto é, o objetivo de não termos mais nenhuma morte no trânsito, mas essa meta é uma falsa solução. Não surpreende ver as pessoas tentando aliviar os sintomas de um problema enquanto ignoram suas causas. As mortes no trânsito são um problema *político*, mas ninguém as enxerga assim. É como se todas e todos nós tivéssemos nos rendido a máquinas assassinas que estão dominando o planeta.

É óbvio que a aplicação da automobilidade não está funcionando e está distante da racionalidade. Sua inadequação também se apresenta em nível teórico: a automobilidade como sistema é uma impossibilidade. Aquilo que é celebrado como

1 A teoria do “pico do petróleo” (*peak oil*, em inglês) estabelece que haverá um momento em que a taxa máxima de extração de petróleo no planeta será atingida e que, a partir de então, a extração de petróleo diminuirá, até se esgotar. [N. T.]

2 Steffen Böhm, Campbell Jones, Chris Land e Matthew Paterson, “Impossibilities of Automobility” [As impossibilidades da automobilidade], introdução do livro, organizado pelos mesmos autores, *Against Automobility* [Contra a automobilidade] (Malden, MA: Blackwell, 2006), p.9-10.

um caminho para a liberdade e para a autonomia se sustenta em uma rede de controle bem amarrada.

* * *

A ideia de automobilidade está diretamente ligada à do trânsito em massa, mas também caracteriza várias outras partes da sociedade. Se usarmos o termo corretamente, ele se torna uma excelente ferramenta não só para analisarmos a sociedade como um todo, mas também para criarmos alternativas radicais, tanto do ponto de vista social como ecológico. A automobilidade nos ajuda a entender a ideia do indivíduo moderno e as possibilidades (e limites) de seu movimento. O mito do indivíduo livre e autônomo geralmente dificulta a visualização dessas conexões, o que torna ainda mais urgente a tentativa de revelá-las.

Para ilustrar o potencial do termo *automobilidade* como uma ferramenta analítica, vamos focar, por enquanto, o conceito do *podcar*³. Na Suécia, o *podcar*⁴ é muitas vezes promovido como uma solução para os aspectos do trânsito de automóveis que a maioria vê como problemáticos: a emissão de gases de efeito estufa e outros poluentes e a deterioração do ambiente urbano. Na sua essência, a forma como o *podcar* busca resolver esses problemas é adaptando o transporte público às necessidades da automobilidade. Mas isso não resolverá nada, porque, afinal de contas, são justamente as necessidades da automobilidade que

3 *Podcar* é um modo de transporte público de pequenos veículos automatizados (com capacidade para seis pessoas) que transita em uma rede de vias dedicadas à sua operação. É classificado, de maneira mais abrangente, como um sistema de *personal rapid transit* (PRT), trânsito rápido pessoal, em português. [N. T.]

4 Para mais informações, confira o site www.podcar.org.

criaram esses problemas. No melhor dos cenários, o *podcar* motivará alguns motoristas a não dirigirem seus carros todos os dias. Mas isso irá mudar a estrutura de nossas cidades? Dificilmente.

São especialmente os políticos dos partidos Verde e Liberal que – em uma mal pronunciada união com as empresas que lucram com os sistemas de trânsito rápido individual – fazem o maior estardalhaço em propagandas para o *podcar*. Isso não é surpreendente – e mostra o quão arraigada se tornou a convicção liberal da separação entre indivíduo e sociedade. Isso também demonstra a dificuldade de se conceber a mobilidade como um problema político, mesmo quando é evidente a influência do transporte em nossas vidas. Mesmo assim, os problemas do trânsito são encarados, primordialmente, como problemas tecnológicos. As soluções para o trânsito são deixadas aos engenheiros, não importa o quão conectadas estejam a economia política do movimento e as questões de desenvolvimento urbano, clima, meio ambiente, energia, justiça, igualdade, migração e acumulação de capital. A estrutura de poder do trânsito determina não só as relações entre o carro e o ônibus, mas também entre um ser humano e outro. A questão do trânsito, e do movimento de pessoas no geral, é importante demais para ser deixada para os políticos, grandes corporações e os assim chamados “especialistas”. É uma questão na qual todos nós devemos nos engajar.

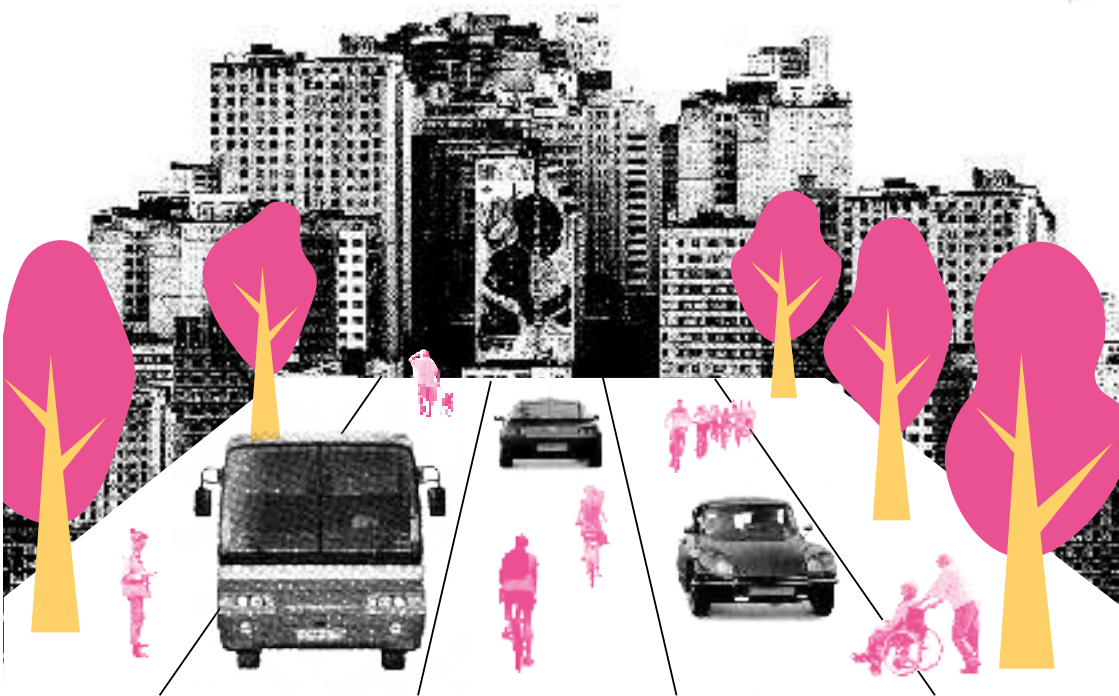
02

ACESSIBILIDADE

Cruel town, it's a cruel town/ Cold people, cruel town/ Cruel town, it's a cruel town/ If you fall, you stay down/ Cold city, cruel system/ Nothing is Made for people.

— Broder Daniel, “Cruel Town”

Cidade cruel, é uma cidade cruel / Pessoas frias, cidade cruel / Cidade cruel, é uma cidade cruel / Se você cair, você vai ficar no chão / Cidade fria, sistema cruel / Nada é feito para as pessoas.



Agora que identificamos um problema político, o que vem a seguir? Existe alguma coisa além do paradigma da automobildade? Nossa sugestão é que este seja substituído pelo paradigma da acessibilidade. Em vez de uma vasta rede de estradas, ruas e trilhos, é a acessibilidade que deveria ser o princípio a guiar o planejamento do transporte e do trânsito.

O paradigma da acessibilidade propõe que todas as pessoas deveriam ter acesso, nos lugares em que vivem, aos serviços sociais que desejam e necessitam. É uma abordagem que subverte a ideia de mobilidade como um valor em si. Mas isso não é algo que pode ser feito da noite para o dia. São necessários grandes ajustes no planejamento das áreas residenciais

e de trabalho. Além disso, o trânsito de automóveis tem que ser reduzido e as viagens a pé, por bicicleta e por transporte público, aumentadas. Até mesmo uma comissão do Congresso dos Estados Unidos fez propostas nesse sentido, recomendando que fosse adicionado um imposto de quilometragem rodada pelos automóveis aos impostos sobre combustível; isso significaria que todos motoristas, independentemente do veículo que dirijam, teriam que pagar uma taxa proporcional à distância que percorrerem⁵. A proposta não está focada na emissão de poluentes, mas sim no uso do automóvel em si, o que é um desdobramento interessante.

Também são interessantes as experiências em Copenhague, na Dinamarca, depois que várias vias de trânsito intenso foram estreitadas e os espaços para estacionar foram reduzidos em uma taxa anual de 2% a 3%. O resultado foi a redução do trânsito de veículos motorizados, já que as pessoas ganharam incentivos para usar outros modos de transporte. O número de pedestres, ciclistas e passageiros no transporte público cresceu na mesma proporção em que o número de motoristas diminuiu. Ao mesmo tempo, o espaço urbano que foi liberado pela diminuição das vagas de estacionamento foi transformado em espaço público na forma de calçadas, ciclovias, ciclofaixas, praças e cafés ao ar livre⁶.

5 National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission, “Paving Our Way: A New Framework for Transportation Finance” [Pavimentando nosso caminho: uma nova estrutura para o financiamento do transporte], 2009. Disponível em: https://financecommission.dot.gov/Documents/NSTIF_Commission_Final_Report_Exec_Summary_Feb09.pdf.

6 Jan Gehl e Lars Gemzoe, *Public Spaces, Public Life* [Espaços públicos, vida pública] (Copenhague: Danish Architectural, 2004), p.40-1.

Há várias outras medidas para reduzir o trânsito de automóveis que são efetivas, baratas e relativamente fáceis de serem adotadas: imposto de congestionamento (sob a condição de que toda a receita seja revertida para o transporte público), zonas livres de carro, faixas exclusivas para ônibus, veículos leves sobre trilhos (VLTs), ciclovias, calçadas mais largas e uma legislação mais eficaz contra o estacionamento em local proibido. Sistemas de compartilhamento de bicicletas podem ser instalados não apenas no centro da cidade, mas em toda a região metropolitana, com estações em cada grande ponto de confluência de trânsito. O transporte público precisa se tornar um verdadeiro espaço público, algo que não só o tornaria mais atrativo em relação aos automóveis, como estabeleceria um contraponto ao paradigma da automobilidade. Enquanto o automóvel define o espaço privado no qual todo participante do trânsito é um obstáculo, a qualidade do transporte público como um espaço social aumenta com o número de pessoas que o utilizam. Se pudermos tornar o transporte público gratuito, e assim acessível a todas e todos, o seu aspecto social seria enfatizado.

Destacamos esses aspectos do transporte público não só porque gostamos de compartilhar nossas vidas com outras pessoas, mas também porque um espaço público vívido é um requisito para as pessoas se sentirem seguras. Desse modo, o que vislumbramos é um sistema de transporte público que reflita toda a diversidade da sociedade na qual vivemos e nos movimentamos e que se constitua como um espaço convidativo a todas e todos.

Até este ponto, não apenas identificamos um problema político, como também delineamos maneiras para reduzir o trânsito de automóveis, em benefício de modos de transporte mais social e ecologicamente sustentáveis. Entretanto, elas não respondem

à pergunta crucial sobre as mudanças estruturais necessárias para nos movermos do paradigma da automobilidade para o da acessibilidade.

Em primeiro lugar, devemos entender que nada sobre a atual situação do trânsito é “natural” ou “necessário”. A estrutura de poder do trânsito é o resultado de decisões políticas: todos os bilhões investidos em estradas e avenidas poderiam, facilmente, ser investidos em transporte público. *Slogans* como “Não há alternativas”⁷ são, pura e simplesmente, bobagens. Sempre há a oportunidade de tomar decisões diferentes. Ainda assim, nada mudará enquanto aqueles que são responsáveis não interromperem o avanço de interesses privados que destroem nossas relações sociais. Se quisermos mudar as coisas, devemos nos focar nas comunidades locais que são destruídas pela massificação do trânsito, pelos planos de desenvolvimento, pela privatização e pela segregação social. Devemos acreditar que é possível interromper esses processos e que é possível a mudança política, pois, se não acreditarmos nisso, não há esperança para uma vida diferente.

O transporte público deve se tornar um aspecto central do planejamento urbano. A frequência com a qual precisamos nos locomover dentro de qualquer cidade depende diretamente de como essa cidade foi construída. E isso não tem a ver apenas com a parte central de uma cidade. Claro, áreas centrais com menos carros, mais bondes ou VLTs, mais ciclovias e mais vivacidade

7 *Slogan* utilizado principalmente por Margaret Thatcher, primeira-ministra do Reino Unido nos anos 1980, para justificar as reformas neoliberais e a desregulamentação de serviços públicos. Desde então, a frase tem sido lema recorrente entre políticos neoliberais e conservadores. [N. T.]

são legais, mas e as outras regiões da cidade? Em uma cidade como Estocolmo, na Suécia, a maioria das pessoas não vive no centro, mas nas periferias, e é lá que a mudança social precisa começar. As classes médias que moram nas áreas urbanas centrais sempre vão conseguir se virar com alguma reforma ao estilo de Jan Gehl, o famoso arquiteto urbanista dinamarquês. Nossa atenção deve estar em outros lugares. Sim, as periferias podem ser inspiradas em áreas urbanas centrais livres de carros, mas somente essa inspiração não vai transformar nossas periferias em locais estimulantes e acolhedores. É impossível dizer como essas transformações vão se desenvolver. Depende de circunstâncias específicas. Mas cada uma dessas mudanças deve começar a partir das necessidades e desejos das comunidades afetadas.

Nos últimos anos, “organizar-se localmente” se tornou um lema popular na Suécia. Temos visto muitas lutas que partiram de bases comunitárias. Em Estocolmo, a campanha “Rädda Aspudsbadet”⁸ recebeu bastante atenção ao lutar pela preservação da casa de banho pública⁹ no subúrbio de Aspudden. O planejamento que buscava o fechamento da casa de banho era uma consequência lógica do paradigma da automobildade: todos os serviços sociais devem ser deslocados para locais específicos e as periferias devem ser reduzidas a bairros-dormitório. Essa é a razão pela qual a campanha “Rädda Aspudsbadet”

8 “Salve a casa de banho de Aspudden”, em sueco. Aspudden é um distrito de Estocolmo. [N. T.]

9 As casas de banho públicas, na Suécia, são espaços comunitários de convivência, onde há uma piscina para natação, vestiários e saunas. Os maiores usuários são idosos e crianças. Em Estocolmo, há 14 casas de banho públicas e 2 particulares. A casa de banho de Aspudden é de 1919. [N. T.]

tocou em um ponto tão nevrálgico. Ela dizia respeito a mais do que salvar uma casa de banho pública de um bairro. O gatilho poderia ter sido o fechamento de um centro comunitário ou um espaço de referência da juventude em qualquer lugar da Suécia.

A campanha lutava pelo direito das pessoas de poderem satisfazer suas necessidades e desejos nos locais em que vivem. Ela se desdobrou em uma luta contra a automobilidade, na medida em que desafiava a noção de que as pessoas devem percorrer distâncias significativas, seja por carro ou por transporte público, para poder acessar serviços. Creches, centros de saúde e bancos têm que estar disponíveis às pessoas sem que elas tenham que percorrer grandes distâncias.

Lutar pelo que parecem pequenas mudanças nas periferias é um primeiro e importante passo para nos livrarmos de nossa dependência do transporte, mas não é só isso: o princípio da automobilidade também está ligado ao conceito de classe. A concentração de serviços em lugares específicos significa que as classes mais altas sempre vão acessá-los mais facilmente que as classes mais baixas. O princípio da acessibilidade é essencial. Todas e todos devem ter a possibilidade de usar serviços sociais perto de suas casas, e todas e todos deveriam estar envolvidos com a manutenção, no mais alto nível, do padrão de qualidade desses serviços. Quando comunidades de baixa renda de conjuntos habitacionais e comunidades de alta renda de condomínios compartilham do acesso aos mesmos serviços sociais, a qualidade melhora para todas as pessoas.

Nossas periferias precisam estar cheias de gente, mesmo quando não estamos indo ou voltando do trabalho. Subúrbios cheios de vida reduzem nossa dependência de transporte e nos dão uma sensação de segurança comunitária que policiais,

portões de aço e câmeras de vigilância jamais poderão fornecer. Pessoas se sentem seguras perto de outras pessoas, não é mais complicado que isso. Uma cidade com espaços públicos abertos e convidativos é uma cidade cheia de vida, e uma cidade cheia de vida tem espaços públicos abertos e convidativos. A forma como as nossas cidades são estruturadas impacta nosso comportamento e nossas relações sociais.

O transporte não pode ser abordado como uma questão separada das outras questões sociais, pois é diretamente ligado ao planejamento urbano. E como o planejamento urbano afeta nossa vida cotidiana? Cidades em que não há opções dinâmicas de transporte acabam por gerar resultados fatais. A segregação e a alienação se tornam inevitáveis, e viver de maneira criativa se torna impossível quando todas as atividades – dormir, trabalhar, fazer compras, aprender, se divertir – têm um lugar determinado. A divisão do trabalho e a separação de funções podem agradar aos patrões e burocratas, mas acabam com nossas vidas. Essa é uma realidade que temos que enfrentar.

A METRÓPOLE

It's up to us to change this town called malice.

— The Jam

Cabe a nós mudar essa cidade chamada malícia.

03



Na metrópole moderna, dificilmente a estrutura de poder do trânsito se torna mais óbvia do que depois de uma tempestade de neve. Enquanto os carros geralmente transitam pela cidade como se nada tivesse acontecido, pedestres, incluindo as pessoas com carrinhos de bebê e bengalas, têm que se virar em calçadas com camadas de gelo – isto é, se elas não estiverem fechadas devido ao perigo de queda de neve e gelo dos telhados. Se for esse o caso, os pedestres são forçados a caminhar pela rua, onde os motoristas demonstram pouca empatia ou compreensão em ter que dividir o caminho com outros.

Em relação às ruas, as regras para a retirada de neve são fáceis: o Estado retira a neve das rodovias federais e os municípios retiram a neve das ruas sob sua jurisdição. Quando se trata das calçadas, entretanto, há bastante confusão: algumas vezes as prefeituras são responsáveis, algumas vezes são os proprietários das casas (que também são responsáveis por limpar os pátios,

escadas, entradas de garagem e telhados)¹⁰. Apenas um terço dos moradores de Estocolmo sabe quais são as regras que se aplicam a seu próprio quarteirão¹¹. De fato, quando se comparam as ruas com as calçadas e ciclovias, pode-se ter a impressão de que ninguém tem responsabilidade sobre pedestres e ciclistas como um todo. Enquanto isso, é geralmente impossível para pedestres chegar a qualquer lugar com carrinhos de bebê, andadores ou bengalas, especialmente quando montanhas de neve foram amontoadas nas calçadas para que se limpasse o caminho do motorista.

A retirada de neve funciona como um excelente exemplo da prioridade do trânsito de automóveis e as consequências do paradigma da automobilidade. A estrutura de poder do trânsito se torna uma profecia autorrealizada: ela garante que as ruas sejam as primeiras a ser limpas, o que leva cada vez mais pessoas a optar pelo carro.

Hierarquias não existem somente entre os diferentes modos de transporte, mas também dentro da própria cultura automobilística. Uma sociedade guiada pela produção *just-in-time*¹² torna a si própria dependente de um esquadrão de caminhões sempre

10 Catarina Häkansson, “Snöröjningen har fungerat” [A limpeza da neve funcionou], *Aftonbladet*, 16 dez. 2009. Disponível em: <http://www.aftonbladet.se/nyheter/article6303188.ab>.

11 Emma Björkman, “Snöröjning är fastighetsägarens ansvar” [A limpeza de neve é de responsabilidade do proprietário], *Länstidningen Södertälje*, 22 dez. 2009. Disponível em: <http://lt.se/nyheter/1.686446-snorojning-ar-fastghetsagarens-ansvar>.

12 *Just-in-time* é um sistema de produção que visa diminuir estoques fazendo com que as peças cheguem ao destino somente no momento em que forem necessárias. [N. T.]

em movimento. Assim, ruas e avenidas comercialmente importantes são limpas antes, enquanto ruas de acesso a conjuntos habitacionais são limpas por último. Prioridades semelhantes ocorrem também no meio rural, onde a dependência do uso de modos individuais motorizados é ainda maior.

3.1. ESTACIONAMENTO ILEGAL E EVASÃO NO TRANSPORTE PÚBLICO

Em uma semana fria e cinzenta de fevereiro de 2010, ocorreram dois incidentes que, combinados, ilustram perfeitamente a estrutura de poder do trânsito. O primeiro diz respeito a um caso que ficou conhecido como “Escândalo da Catraca”, depois que um homem chamado Jesper Nilsson gravou dois policiais à paisana trabalhando como fiscais de bilhete¹³ no sistema de metrô de Estocolmo¹⁴. O segundo incidente diz respeito a um julgamento na cidade de Malmö, na Suécia, contra um motorista que tinha agredido e ameaçado uma fiscal de trânsito¹⁵.

Quando Jesper Nilsson viu dois policiais à paisana parando um grupo de jovens nas catracas da estação de metrô de Hornstull, em Estocolmo, decidiu gravar as ações em seu celular,

13 Na Suécia, assim como em muitos outros países, existe a figura do fiscal de bilhete, profissional que realiza auditorias aleatórias no transporte público para saber quem realmente pagou ou não pela viagem. [N. T.]

14 Jesper Nilsson, “Polisen som mitt i tunnelbanan står” [O policial que está no meio do metrô], *Tuggarna*, 11 fev. 2010. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20110425011630/http://tuggarna.posterous.com/polisen-som-mitt-i-tunnelbanan-star>.

15 “Hard kritik mot p-vaktsdom” [Duras críticas após o veredito da fiscal de trânsito], *Svenska Dagbladet*, 12 fev. 2010. Disponível em http://www.svd.se/nyheter/inrikes/hard-kritik-mot-p-vaktsdom_425117.svd.

algo de que os policiais não gostaram. Embora seja perfeitamente legal gravar o que acontece no sistema de metrô de Estocolmo, eles ameaçaram levar Nilsson à delegacia para um exame toxicológico, caso ele não deletasse os vídeos. O caso recebeu grande atenção da mídia e os policiais foram duramente criticados. Entretanto, a crítica se focou na forma como os policiais lidaram com Nilsson e quase ninguém se perguntou por que, afinal de contas, policiais à paisana estavam trabalhando como fiscais de bilhete. A polícia realmente recebe dinheiro público para intimidar passageiros no transporte público? Sim, é importante discutir artigos de lei ambíguos – como, no caso, o uso da lei de drogas como uma ameaça –, mas essa discussão não pode suplantar o debate sobre o fato de uma empresa privada como a MTR, que opera o sistema de metrô de Estocolmo, poder utilizar fiscais de bilhete financiados por impostos públicos.

Agora, o que aconteceu na mesma semana no tribunal municipal de justiça de Malmö? Um julgamento estava marcado contra um sujeito que estacionou ilegalmente e tentou estrangular uma fiscal de trânsito, além de prometer persegui-la “até o fim de seus dias”. O tribunal decidiu não condenar o agressor por danos físicos à trabalhadora porque ela pertencia a uma profissão cujos integrantes “devem estar preparados para esse tipo de ataque”¹⁶. Em outras palavras, em vez de questionar os mecanismos que levam a formas específicas de violência no trânsito e responsabilizar as pessoas quando elas agredem outras, o tribunal municipal de Malmö decidiu pela leniência com motoristas frustrados. Parece fazer sentido que o governo de centro-direita da Suécia tenha cancelado todo o financiamento

16 Ibid.

para pesquisas que melhorem as condições de trabalho de fiscais de trânsito¹⁷. A decisão do tribunal foi uma submissão ao trânsito de automóveis e aos interesses dos motoristas: leniência com quem estaciona ilegalmente é a consequência lógica da estrutura de poder do trânsito. Aparentemente, não é suficiente reservar um percentual enorme do nosso espaço público para o estacionamento, mas também temos que tolerar que alguns motoristas estacionem em locais proibidos.

Como é possível que policiais possam atuar como fiscais de bilhete no metrô, enquanto juízes absolvem aqueles que violam regras de estacionamento? É importante nos perguntarmos isso. O problema, claro, vai além de policiais assediando passageiros de metrô em vez de multar motoristas – a decisão judicial de Malmö mostrou o quanto essas prioridades prevalecem, e os políticos reforçam e confirmam esse cenário. Em Estocolmo, uma multa por estacionamento ilegal custa algo entre 475 a 900 coroas, enquanto andar no transporte público sem ter pago custa 1.200 coroas. Isso significa, em essência, que o trânsito de automóveis é subsidiado. Mesmo as pessoas que são contra o não pagamento no transporte público não podem argumentar que isso gera mais danos do que o estacionamento ilegal: pessoas que burlam o pagamento do transporte público são, geralmente, de baixa renda e dependem justamente de não pagar a tarifa para se locomover na cidade. Por outro lado, quem estaciona de forma ilegal é, geralmente, um homem rico que acha que pode estacionar sua Mercedes em qualquer lugar e, caso alguém ouse

17 Mikael Färnbo, “Succé förr sextimarsdag” [Sucesso para o dia de seis horas], *Arbetaren*, 14 mar. 2007. Disponível em: <https://www.arbetaren.se/2007/03/14/succé-for-sextimarsdag/>.

desafiá-lo, ele tem o direito de ofender e agredir¹⁸. O infrator do estacionamento pode colocar outras pessoas em risco, mesmo quando não ataca ninguém pessoalmente, já que força pedestres a andarem fora das calçadas ou bloqueia o caminho a veículos de emergência.

Se compararmos os milhões de coroas investidos em novas formas de barreiras, vigilância e controle de entrada no transporte público com o desinteresse sobre o estacionamento ilegal, a estrutura de poder no trânsito se torna dolorosamente óbvia. Se os políticos se preocupassem com o estacionamento ilegal pelo menos uma fração do que se preocupam com a evasão de pagamento no transporte público, eles já teriam, há muito tempo, obtido os meios necessários para construir calçadas e ciclovias mais seguras, além de guinchar ou travar as rodas dos carros que estacionaram ilegalmente. Mas ninguém parece interessado nisso, você não quer mexer com o complexo industrial automobilístico. É muito mais fácil vilanizar aqueles que não pagam a passagem como “parasitas” e colocar fiscais, seguranças e policiais para agredi-los.

18 Ver Moa Stridde, “Porschägarei i topp bland felparkerare” [Proprietários de Porsche no topo da lista dos infratores de estacionamento], *Metro*, 30 maio 2008. Disponível em: http://www.metro.se/nyheter/porscheagare-i-topp-bland-felparkerare/ObjheD!07_1828-65/; “83-aring slog ner 99-aring” [Idoso de 83 anos briga e derrota idoso de 99 anos], *Aftonbladet*, 23 jan. 2010. Disponível em: <http://www.aftonbladet.se/nyheter/article6476541.ab>; “Hotfull felparkerare atalad för misshandel” [Infrator de trânsito intimidador acusado de agressão], *Nyheter P4 Jönköping*, 16 fev. 2009. Disponível em: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?progamid=91&artikel=2639663>.

3.2. VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

A violência e as brigas no trânsito são a consequência lógica do tipo de comportamento imposto às pessoas pelo trânsito de automóveis. Em essência, cada ataque de raiva no contexto do trânsito deveria ser considerado uma forma de violência no trânsito. Ao mesmo tempo, há uma diferença entre a violência no trânsito e a raiva que não motoristas sentem em relação aos carros, que deveria ser chamada de “aversão a carros”. O ato de um motorista de uma SUV que buzina e grita para um aposentado porque acha que ele está atravessando a rua muito devagar não é, de forma alguma, comparável a esse aposentado jogar açúcar no tanque de gasolina dessa SUV no meio da noite.

Mette Møller, que trabalha no Instituto para o Transporte da Universidade Técnica da Dinamarca, ressalta que as razões mais comuns para a violência no trânsito são “engarrafamentos, espera em semáforos e atrasos causados por outros”¹⁹, todas as quais são circunstâncias que fazem parte da normalidade do trânsito. Na Dinamarca, onde a violência no trânsito parece generalizada, o fenômeno tem sido investigado há um longo tempo e estatísticas preocupantes foram constatadas: “Em um período de doze meses, 19.550 pessoas foram fisicamente atacadas por outros participantes do trânsito e 169.334 foram ameaçadas. Na Austrália, presume-se que 91% de todos os casos de violência no trânsito nunca sejam notificados à polícia”²⁰.

19 “Vrede forhindrer bilister i at køre sikkert” [Raiva impede motoristas de dirigir com segurança], *Trafiksikkerhedsforskning. Nyhedsbrev från DTU Transport*, Danmarks Tekniske Universitet, v.8, 2009. Disponível em: <http://www.trafiksikkerhedsforskning.dk/Default.aspx?id=337>.

20 Ibid.

Tendo como base os estudos internacionais aos quais Møller se refere, os efeitos da violência no trânsito vão bem além das consequências sofridas pelas vítimas de agressão física: essa violência leva não só a agressões intencionais, mas também a acidentes. De acordo com Møller, a violência no trânsito é derivada da reificação dos outros, um processo que é inerente ao trânsito de automóveis:

Dirigir um carro coloca você em uma posição muito especial. O tipo de interação social que se empreende difere essencialmente da maior parte das interações sociais da vida cotidiana. Quando alguém fura uma fila de supermercado, você é capaz de ter uma percepção da pessoa, você pode, por exemplo, ver sua expressão facial. E esse não é o caso no trânsito de automóveis; é difícil saber por que outros motoristas se comportam de determinada maneira, ou se agiram de forma consciente ou não. Esse fato tem duas consequências: primeiro, mal-entendidos ocorrem muito facilmente; segundo, outros participantes do trânsito são vistos como sujeitos anônimos (“a mulher dirigindo o Ford vermelho”) em vez de indivíduos em um contexto social (“a mulher cansada e triste que estava indo visitar sua mãe no hospital”). Assim, é muito mais fácil que ocorram agressões no trânsito, porque dificilmente as pessoas afetadas terão uma chance de reagir.²¹

21 Mette Møller, “Hvad ved vi om vejvrede?” [O que sabemos sobre a violência no trânsito?], *Dansk Vejtidskrift*, v.1, 2007. Disponível em: <http://asp.vejt看id.dk/Artikler/2007/01%5C4864.pdf>.

Alguns pesquisadores, políticos e outros sabichões alegam que a violência no trânsito pode ser explicada “geneticamente”, mas não estamos interessados em psicologia amadora ou em genética vulgar. Nenhuma discussão apropriada sobre a violência no trânsito pode se dar sem que consideremos as condições sociais que a tornam possível.

Não surpreende que muitas pessoas queiram reduzir a violência no trânsito a distúrbios de personalidade. Isso permite que falsas medidas sejam empregadas, como tratar “algumas maçãs podres”, enquanto se ignoram as causas reais do problema. Argumentos limitados desse tipo são muito convenientes para negar a política do trânsito de massas, mas, se realmente queremos compreender o fenômeno da violência no trânsito, os seus fundamentos políticos não podem ser ignorados. O comportamento egoísta expressado na violência do trânsito deve ser compreendido como uma consequência de um comportamento generalizado que o trânsito de automóveis inevitavelmente gera.

Assim como os engarrafamentos, a violência no trânsito não é uma simples anomalia de um sistema que funciona bem em todos os outros casos. A violência no trânsito não é o resultado de “alguns malucos” surtando na rua. Qualquer alegação nesse sentido seria tão ridícula como alegar que a última crise no capitalismo é o resultado da ganância de alguns banqueiros. Mette Møller está certa quando afirma que “menos congestionamentos fariam diferença”, mas que a solução do problema como um todo é “bem mais complicada”²².

22 Ibid.

3.3. CONTOS DE ESTACIONAMENTO I

O estacionamento proibido está longe de ser o único problema relacionado aos estacionamentos. Vagas na rua, estacionamentos privados e prédios-garagem devem todos ser analisados pelo prisma da estrutura de poder do trânsito. A “estrutura de poder do estacionamento” revela duas linhas de conflito: uma entre os diferentes modos de transporte e outra na própria cultura automobilística.

Um motorista necessita de mil vezes mais “espaço-tempo” (o tempo em que um certo espaço é utilizado) do que um passageiro de transporte público. As vagas de estacionamento tomam, de longe, a maior quantidade de espaço-tempo²³.

O automóvel é único em sua demanda por estacionamento: nem pedestres, nem passageiros de transporte público necessitam de espaço para estacionar, e ciclistas precisam de um espaço mínimo. Claro, os veículos usados no transporte público precisam ser estacionados em algum momento, mas o espaço que eles requerem é apenas uma fração do espaço necessário para estacionar todos os veículos privados. Além disso, quando planejado de maneira correta, o estacionamento dos veículos de transporte público não atrapalha a vida cotidiana de ninguém.

Não só a demanda do automóvel por estacionamento é singular, mas a compulsoriedade dos políticos em satisfazer tal demanda também se mostra singular. Isso prova o *status* de mestre que o automóvel tem na estrutura de poder do trânsito.

23 Anders Gullberg, Olle Hagman e Per Lundin, *Stockholmsparkering: Mellan allas nytta och individuellt förtret* [Estacionamento em Estocolmo: entre o benefício de todos e os problemas individuais] (Stockholm: Stockholmia, 2007), p.103-4.

O espaço público destinado ao automóvel é inacreditável. Um dos principais argumentos contra a expansão do sistema de bicicletas compartilhadas de Estocolmo é a falta de espaço – existem estações prontas para serem instaladas, o que poderia dobrar o número de bicicletas disponíveis da noite para o dia. Mas, para que isso aconteça, 0,3% do espaço de vagas destinado aos carros teria que se tornar disponível para as bicicletas. 0,3%! Infelizmente, o automóvel é intocável. Ele não pode ser privado de seu espaço para estacionar²⁴.

Em um dia normal, as pessoas usam seus carros para dirigir para o trabalho e de volta para casa, e talvez dar uma passada no *shopping* ou na academia. Para o bem dos próprios motoristas, esperamos que a maioria deles não gaste mais de duas ou três horas por dia dentro de seus carros. No resto do tempo – mais de vinte horas –, o carro está estacionado. Ele causa problemas o dia inteiro. Normalmente não percebemos isso dessa maneira, já que nos focamos mais na questão das emissões de gases e poluentes, mas, de qualquer forma, um carro estacionado ainda ameaça a cidade e a diversidade de relações humanas nela contida.

3.4. CONTOS DE ESTACIONAMENTO II

Em seu livro *Lots of Parking* [Amontoados de estacionamentos], John A. Jakle e Keith A. Sculle explicam como o estacionamento se transforma em um não lugar:

24 “Miljöpartiet kräver att Moderaterna agerar i frågan om låncyklar” [O Partido Verde, Miljöpartiet, demanda que a direita, Moderaterna, aja sobre o compartilhamento de bicicletas], *Pressmeddelande från Miljöpartiet de gröna*, 14 abr. 2010. Disponível em: <http://www.mynewsdesk.com/se/miljopartiet-i-stockholms-stad/pressreleases/miljoepartiet-kraever-att-moderaterna-agerar-i-fraagan-om-laancyklar-735033>.

Paisagens que são visualmente instigantes e têm profundidade temporal, como argumenta o historiador da arquitetura James Marston Fitch, dão aos moradores e visitantes uma forte sensação de lugar [...]. Certamente, ruas alargadas e novas vias expressas quebraram as paisagens urbanas tradicionais e aceleraram o declínio das cidades orientadas aos pedestres. Mas nada fragmentou mais o espaço urbano do que as vagas de estacionamento. No meio século entre 1920 e 1970, a maioria dos centros das grandes cidades foram desentranhados – estripados, edifício por edifício, por grandes extensões de asfalto para vagas de estacionamento.²⁵

Nesse sentido, o espaço para o estacionamento é a antítese do edifício; é um antiedifício. Um espaço para estacionar não cria um lugar novo, mas se apoia na destruição de um lugar. Os espaços de estacionamento despedaçam as cidades e seguem a lógica da uniformidade, o que torna as paisagens urbanas cada vez mais homogêneas: toda diferença é aplainada e o jugo do não lugar é que toma conta.

Em seu livro *Place and Placelessness* [Lugar e ausência de lugar], o geógrafo Edward Relph descreve os não lugares criados pela necessidade de estacionamento como “paisagens simples”:

A paisagem simples se declara abertamente, não apresenta nenhum problema ou surpresa, a ela falta sutileza; não há nenhuma das ambiguidades, contradições e complexidades

25 John A. Jakle e Keith A. Sculle, *Lots of Parking: Land Use in a Car Culture* [Amontoados de estacionamentos: uso do solo em uma cultura do carro] (Charlottesville: University of Virginia Press, 2008), p.8.

que [...] dão sentido às construções e ao ambiente criado pelo ser humano; não há significados profundos, apenas a transformação para o óbvio e a separação de diferentes funções em unidades distintas.²⁶

O espaço para estacionar é um grande exemplo para a separação de funções: se o espaço é usado para algo diferente de estacionar, ele perde seu propósito.

A palavra em inglês para estacionamento é *parking*, que por sua vez é derivada do latim *parricus*, que significa “espaço fechado”. Que a palavra *parque* (ou *park*, em inglês) também seja derivada de *parricus* é irônico: *parricus* originou uma palavra que significa um lugar de árvores, grama e vida, e também deu origem a uma palavra que significa seu exato oposto.

O estacionamento tem um alto custo. Não só destrói outros lugares como também é caro. De fato, não existe “estacionamento grátis”, mas sim estacionamentos cujos custos são externalizados: nós os encontramos nos aluguéis mais caros e nos preços mais altos da terra e de imóveis, eles fazem os bens nas lojas serem mais caros e desafiam o planejamento urbano por causa da menor densidade residencial. Motoristas podem até pagar algumas vezes pelo estacionamento – mas nós, coletivamente, pagamos por ele o tempo todo²⁷.

26 Edward Relph, “Place and Placelessness” [Lugar e ausência de lugar] (New York: Sage, 1976), p.96.

27 Ragnar Hedström e Tomas Svensson, “Parkering: Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik” [Estacionamento: políticas, medidas e consequências para o transporte urbano], *Rapport från Statens väg-och transportforskningsinstitut* (VTI), 2010. Disponível em: <http://www.vti.se/EPIBrowser/Publikationer/N23-2010.pdf>.

Os subsídios para o estacionamento estão entre os maiores problemas de nossas cidades. Eles não só reforçam o trânsito de automóveis, mas também aumentam o custo de vida para não motoristas. Em Estocolmo, apenas uma em cada vinte pessoas que vão e voltam de carro para o trabalho pagam o custo efetivo para o estacionamento que seu veículo requer. Do salário bruto médio do morador de Estocolmo, 5% é investido com o propósito de fornecer “estacionamento grátis”. Estima-se que, se todos os motoristas fossem forçados a cobrir o custo total de suas necessidades de estacionamento, o número de pessoas usando carro para ir ao trabalho iria cair 20%²⁸. Mas as empresas de construção civil são obrigadas a construir uma certa quantidade de vagas de estacionamento a cada novo edifício, dependendo do propósito e tamanho da construção. “Mais vagas de garagem por edifício!” virou o grito de guerra do governo municipal²⁹. Na prática, isso significa – além do espaço adicional para estacionamento e carros – custo de vida mais alto para todos: o custo de construção de uma única vaga de garagem pode chegar a 400.000 coroas. Como vimos, quase nunca são os motoristas que arcam com os custos, que acabam por ser divididos por todos os moradores locais, não importando se eles possuem ou não um carro.

Uma vaga de estacionamento existe com um único propósito. Não importa se um carro a está ocupando ou não, ela não pode ser usada para nenhuma outra coisa, ou ela perderia seu

28 Gullberg, Hagman e Lundin, p.174.

29 Anders Gardebring, “City skriver om parkeringsnormen” [O jornal *City* escreve sobre as normas de estacionamento em imóveis], *Yimby*, 10 mar. 2008. Disponível em: http://www.yimby.se/2008/03/city-skriver-omparkering_500.html.

propósito como um espaço exclusivo para armazenamento. Uma vaga de estacionamento pode estar ocupada ou livre, mas sempre será uma vaga de estacionamento. E, quando está ocupada, só pode ser ocupada por um único carro por vez. Enquanto isso, as cidades vívidas demandam lugares que não podem se reduzir a apenas um propósito, lugares em que novas coisas possam acontecer. Na cidade moderna, há uma gritante falta de lugares assim – desregulamentados, cujo propósito não é determinado, lugares estimulantes, onde o inesperado pode acontecer. É de dar um nó na cabeça a quantidade de espaço não ocupado por edifícios e ruas que é reservado a carros ociosos.

Em muitas cidades no mundo, é celebrado o Dia da Vaga Viva. No Dia da Vaga Viva, as pessoas ocupam espaços para estacionamento e os transformam em parques³⁰. A importância do dia vai muito além de uma brincadeira ou de apenas retirar espaço dos motoristas. O que importa são as consequências: algumas vagas viram jardins, outras são usadas para amarrar redes e tocar música, e outras viram espaços para piquenique. Seja qual for o resultado, as transformações mostram como geralmente são monótonos esses (não) lugares e qual o seu potencial uma vez que a monotonia seja questionada. *Sob o estacionamento está a cidade.*

30 Na versão em inglês há um jogo de palavras com as palavras parque [*park*] e estacionar [*parking*] – Park(ing) Day. Ver mais no site www.parkingday.org. [N. T.]

04

ESTADO E CAPITAL ANDAM NO MESMO CARRO

Sendo totalmente sexual, incapaz de reações cerebrais ou estéticas, totalmente materialista e ganancioso, o macho, além de impingir ao mundo a “Grande Arte”, decorou suas cidades sem paisagens, com um esbanjamento de feiura: ela está nos prédios (tanto por dentro quanto por fora), nas decorações, nos outdoors, nas vias expressas, nos carros, nos caminhões de lixo e sobretudo em seu próprio eu podre.

— Valerie Solanas³¹

³¹ Valerie Solanas, *SCUM Manifesto* (Curitiba: Herética Edições Lesbofeministas Independentes, 2014).

É impossível compreender o triunfo do automóvel sem tratar das conexões entre Estado e capital. Vamos dar uma olhada na história. Em uma tese intitulada *Bilsamhället* [A sociedade do automóvel], o historiador da tecnologia Per Lundin cita o engenheiro civil Stig Nordqvist, que, em relação ao impacto do automóvel nas cidades suecas, afirmou: “O advento do automóvel nas cidades suecas causou sérios problemas em termos de congestionamentos e acidentes. As ruas não haviam sido feitas para o trânsito de carros e não havia espaço para estacionar. Os carros tiveram de abrir seu caminho em meio a um caos cada vez maior”³².

Ainda em 1955, Nordqvist havia afirmado à revista *Industria* que a sociedade não estava preparada para o automóvel. A solução por ele proposta consistia em transformar a sociedade sueca em uma sociedade do automóvel. Meio século depois, isso se tornou realidade: hoje, vivemos em uma sociedade do automóvel, mas isso não resolveu qualquer um dos problemas. Congestionamentos seguem existindo e, ainda que o número relativo de colisões tenha sido reduzido, elas persistem. O trânsito ainda mata, tanto por conta dos acidentes quanto por causa das emissões de poluentes e da destruição do meio ambiente. E, em vários países, a situação é ainda pior do que na Suécia.

Como isso aconteceu? Por que vivemos em uma sociedade do automóvel? As respostas para essas perguntas dependem de quem responde. Estudiosos parecem concordar com o fato de que os políticos dos anos 1950 foram engolidos pela massificação

32 Per Lundin, *Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige* [A sociedade do carro: ideologia, *expertise* e elaboração de regras na Suécia do pós-guerra] (Stockholm: Stockholmia, 2008), p.17.

do trânsito. Isso não quer dizer que eles ignoraram o problema; ao contrário, muito foi feito em relação ao automóvel: foram introduzidos impostos sobre os veículos, o sistema de rodovias foi nacionalizado e limites de velocidade foram aumentados. Ainda assim, ninguém parecia estar preparado para as consequências dessas medidas, em especial a aceleração do próprio fenômeno do trânsito³³.

Os políticos reagiam a mudanças que não tinham planejado. De fato, elas tinham sido pensadas pelos capitalistas. Per Lundin revela as conexões entre a indústria automotiva, as companhias petrolíferas, as empresas de construção de rodovias, grandes empresas do ramo do varejo e outros grupos de interesses relevantes. Após a Segunda Guerra Mundial, o *lobby* sueco do automóvel consistia em cerca de cinquenta grupos poderosos, que agiam em uníssono. A Svenska Vägföreningen [Associação Sueca de Estradas], fundada em 1914, teve um papel particularmente importante. Ela foi estratégica para representar o *lobby* do automóvel: poderia esconder os interesses desse *lobby* atrás de um véu de profissionalismo e *expertise* técnica. Lundin afirma:

A rede formada ao redor da Svenska Vägföreningen incluía estudiosos, empresários, políticos e vários outros grupos de interesse que, de alguma maneira, tinham investimentos relacionados às rodovias. A Svenska Vägföreningen abriu o caminho para que o governo elaborasse o “Plano de Estradas para a Suécia”, (Vägplan för Sverige, SOU 1958:1), aprovado com ampla maioria no Parlamento em 1959. O Plano deu

33 Ibid, p.21.

início a um processo de melhorias e modernização do sistema sueco de rodovias, que passou por ampla expansão, de modo a atender às demandas colocadas pelo processo de massificação do trânsito.³⁴

A colaboração entre Estado, capital e grupos de interesse foi característica da Suécia no pós-guerra e é frequentemente indicada como um dos pilares do “modelo sueco”. Em palavras um pouco menos lisonjeiras, era uma forma de corporativismo, apoiada na ideia de um interesse social comum, cuja satisfação beneficiaria todos os setores da sociedade. A sociedade do automóvel, porém, nunca foi um interesse social comum. Sempre houve vencedores e perdedores, e as maiores vencedoras foram as grandes corporações.

De acordo com Lundin, uma das razões pelas quais tão poucas pessoas questionaram a expansão do uso massivo do automóvel é que os “especialistas” foram particularmente hábeis em disfarçar os problemas políticos e abordar somente os problemas “técnicos”. Tudo isso abriu o caminho para a atual hegemonia do carro. A questão sempre foi *como* poderíamos adaptar nossa sociedade ao carro e nunca *por que* deveríamos fazê-lo. No ápice do *boom* econômico sueco, nos anos 1950, a Suécia tinha o maior número de carros *per capita* da Europa. A social-democracia, que por bastante tempo expressara ressalvas, assumia agora firme compromisso com a sociedade do automóvel, integrando-a a seu projeto de *folkhemme*, “a casa do povo”. *Um carro para cada homem* (sim, *homem*) significaria justiça social. Os sindicatos garantiram seu apoio, particularmente os metalúrgicos, que

34 Ibid, p.23.

contavam com a criação de novos empregos, resultantes da aliança tática entre Estado, ciência, capital e movimentos de trabalhadores. Assim, foi estabelecido o consenso ao redor da sociedade do automóvel, que permanece até hoje³⁵.

Quando uma ampla maioria no Parlamento sueco decidiu abandonar a mão inglesa em 1963, emular o “sonho americano” virou mais importante do que nunca. Afinal, as mudanças em curso nos Estados Unidos eram a prova derradeira da marcha triunfal do automóvel. O *lobby* do carro enviou tecnocratas ao outro lado do Atlântico para visitas em busca de inspiração. Estes, ao voltar, confirmaram que a era do automóvel era inevitável. Aparentemente, nunca ocorreu a esses senhores que o triunfo americano do automóvel estava longe de ser um conto de fadas; era, na verdade, o resultado de uma guerra secreta contra o transporte público, conhecida como “O Grande Escândalo Norte-Americano dos Bondes”. Com a ajuda de empresas subsidiárias mais ou menos secretas, a indústria automotiva americana, encabeçada pela General Motors, havia comprado e destruído o sistema de transporte público de numerosas cidades, com o objetivo de estabelecer o domínio irrestrito do automóvel³⁶.

Na Suécia, pareceu natural integrar os interesses da sociedade do automóvel com os do *boom* da construção que varria o país nos anos 1960. Tanto as áreas centrais quanto as periferias foram reestruturadas em benefício do carro. O exemplo que talvez

35 Ibid, p.25-7.

36 Bianca Mugenyi e Yves Engler, *Stop Signs: Cars and Capitalism on the Road to Economic, Social and Ecological Decay* [Sinais de pare: carros e capitalismo na estrada para a decadência econômica, social e ecológica] (Vancouver: RED/Black Point; Fernwood, 2011), p.160-3.

capture melhor o espírito da época é o relatório *Stadsbyggnad, Chalmers: Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet* [Construindo a cidade, Chalmers: Grupo de trabalho para segurança no trânsito], conhecido como SCAFT [acrônimo no idioma original] e publicado em 1968 pela Universidade Técnica de Chalmers, em Gotemburgo. O relatório foi encomendado pelo governo sueco com o objetivo de aumentar a segurança no trânsito.

A causa era certamente nobre, mas o resultado foi inesperado: em vez de recomendar a redução do trânsito e de veículos na rua, foram propostas mais adaptações estruturais para atender às demandas do automóvel. O SCAFT também incluía ideias sobre como aumentar a segurança no trânsito, mas nenhuma produziu resultados dignos de nota. Considerando as premissas dos autores, não é algo surpreendente. O SCAFT poderia ser visto como o derradeiro manual para o desenvolvimento do trânsito, pelo fato de presumir que qualquer melhoria da sociedade do automóvel dependia de maiores investimentos nela mesma³⁷.

O SCAFT se encaixou perfeitamente em uma sociedade com uma poderosa indústria automobilística, uma construção civil em expansão e uma economia que, em geral, procurava crescer cada dia mais rápido. O relatório garantiu a todos liberação oficial para expandir ainda mais a sociedade do automóvel sem ter de considerar as consequências que viriam. Uma coisa é clara: a sociedade do automóvel nunca está concluída. Todas as tentativas de aperfeiçoá-la nas décadas passadas sempre levaram à sua expansão: as estradas ficaram cada vez maiores, os carros cada vez mais numerosos, as velocidades mais altas, os lucros cada vez mais obscenos. Se essas tentativas realmente

37 Lundin, *Bilsamhället* [Sociedade do carro], p.230-63.

melhoraram algo, não parecia ser a preocupação de ninguém. Também não geraram preocupações as questões relativas a democracia e participação.

Nos anos 1980, ocorreram fortes protestos contra a construção de uma rodovia ao longo da costa oeste da Suécia. A rodovia foi construída mesmo assim. Era parte da Scandinavian Link [Conexão Escandinava], uma via que deveria conectar a Alemanha à Noruega. A Scandinavian Link foi invenção de uma organização de *lobby* chamada European Roundtable of Industrialists [Encontro Europeu de Industriais – ERT, no acrônimo em inglês], que conta em suas fileiras com CEOs da Volvo, da Fiat e da Renault. O grupo de trabalho escandinavo que seria responsável por superar todos os obstáculos legais incluía o CEO da Volvo, Pehr G. Gyllenhammar, e o político Sven Hultström, do Partido Social-Democrata. Contava com o apoio de todos os governos escandinavos. O Conselho Nórdico confirmou, depois, que as manobras a portas fechadas conduzidas por Gyllenhammar foram decisivas para que o então ministro sueco, Olof Palme, e seu governo aprovassem o projeto. A ponte Öresund, entre as cidades de Copenhague e Malmö, faz parte da Scandinavian Link, e também foi construída em meio a fortes protestos; a maioria da base do Partido Social-Democrata era contrária à construção da ponte, mas as lideranças ignoraram sua posição³⁸.

Há muitos outros projetos impopulares de construção de rodovias, como o Förbifart Stockholm, um projeto de rodovias, quase todas subterrâneas, que atravessa a capital. Há também

38 Lars Henriksson, *Slutkört* [Fartos de dirigir] (Stockholm: Ordfront, 2011), p.62-4.

numerosas indicações de que políticos são, no mínimo, pouco rigorosos com a verdade quando estão apresentando supostos fatos – principalmente números – para convencer a população da necessidade desses projetos. E não entremos no mérito dos resgates financeiros que políticos em diferentes países garantiram à indústria automotiva – estamos falando de enormes quantias de dinheiro que poderiam muito bem ter sido usadas para transformar completamente o sistema de trânsito, tornando-o muito mais humano.

Políticos adoram fazer promessas sobre políticas públicas de transporte inteligente para o clima. Enquanto isso, a sociedade do automóvel continua firme e forte. Seu crescimento permanente ainda parece inevitável, apesar de todos os problemas, que são hoje inegáveis. Mas, como já mencionado antes, o trânsito não é um problema de desenvolvimento tecnológico ou a manifestação de leis naturais: o trânsito é sobre política. Se os políticos não tivessem se aliado ao capital, certamente não estaríamos onde estamos hoje.

4.1. ESQUEÇA O LUTO, CONSUMA!

Logo depois da queda das Torres Gêmeas, em Nova Iorque, o então presidente, George W. Bush, fez uma interessante recomendação a seu povo: as pessoas deveriam sair e consumir. Afinal, não se podia deixar que terroristas travassem as engrenagens da economia. Isso diz muito sobre a “guerra ao terror”, que foi proclamada ao mesmo tempo. Foi uma guerra concebida para proteger o fluxo global de capitais, bens e informações, assim como as instituições das quais esse fluxo depende: portos, cidades, aeroportos, rotas marítimas, ferrovias, armazéns. Mas os terroristas não são os únicos que ameaçam o ritmo

da acumulação capitalista. Outros também o fazem: pessoas que participam de levantes democráticos, movimentos sociais que bloqueiam ferrovias e aeroportos, sindicatos que convocam greves. Em uma conferência sobre a “proteção da circulação de bens, serviços e dados”³⁹, o chefe do comitê de defesa do governo sueco declarou abertamente que havia pessoas “fazendo coisas diversas que não toleramos”; ele não se referiu apenas a coisas ilegais, mas a qualquer coisa que pudesse desagradar a ele e ao comitê.

Não é de surpreender, portanto, que sejamos constantemente confrontados com novas leis para proteger o fluxo do capital, justificadas pela “guerra ao terror”. Os poderosos estão preocupados com a instabilidade no Oriente Médio, controlam unidades antiterrorismo ativas na perseguição de ativistas que sabotam o transporte de lixo nuclear, solapam o direito à greve no setor de transportes com a desculpa de “manter o funcionamento dos serviços públicos”⁴⁰. Enquanto é preciso cada vez mais energia para manter o fluxo de capital, muros são construídos para impedir a migração de pessoas. Nada faz com que o real propósito da ideia de “livre circulação” seja mais óbvio. Mas por que o fluxo de capital é tão importante e até as menores interrupções são vistas como uma ameaça tão grande?

39 Peter Hultqvist, “Hållbarheten är eftersatt! Hur försvarar vi våra flöden?” [A sustentabilidade negligenciada! Como podemos defender nossos fluxos?], palestra na Folk och Försvar & Säkerhets-och försvarsföretagen, 8 jul. 2011. Disponível em: <http://www.folkochforsvar.se/index.php/fof-play-filmvisare/items/hallbarheten-aer-eftersatt-hur-foersvarar-vi-vara-floeden>.

40 Shawne McKeown, “Province Makes TTC Essential Service, Strikes Now Banned” [Município torna a TTC – Comissão de Trânsito de Toronto – um serviço essencial, greves agora estão proibidas], *CityNews.ca*, 30 mar. 2011. Disponível em: <http://www.citynews.ca/2011/03/30/province-makes-ttc-essential-service-strikes-now-banned/>.

No segundo volume de *O capital*, Karl Marx explica como a rotação do capital determina o lucro de uma empresa. O período de rotação é definido como “o período cíclico do valor-capital total até poder passar ao período seguinte, a periodicidade do processo de vida do capital, ou, em outras palavras, o tempo que dura a renovação, a repetição do processo de criar mais-valia ou de produzir o mesmo valor-capital”⁴¹. Em seu livro *Spaces of Global Capitalism* [Espaços do capitalismo global], o geógrafo David Harvey afirma: “Vemos muitas inovações projetadas para acelerar a produção, o *marketing* e o consumo. Como a distância é medida em termos de custo e tempo de movimento, há uma intensa pressão para reduzir as fricções da distância nos transportes e nas comunicações [...], uma lei básica da acumulação de capital”⁴².

Assegurar o fluxo de capital é uma das principais tarefas do Estado-nação moderno. Se não considerarmos esse fator em nossa análise, é difícil compreender a ideia de automobilidade e da sociedade do automóvel a ela associada. Por trás de cada engarrafamento se escondem os interesses do capital, e manter o fluxo de capital é um dos principais motivos para a sociedade da alta velocidade, a era do transporte, e o complexo industrial de segurança – fenômeno que vamos explorar nos próximos capítulos.

41 Karl Marx, *O capital: crítica da economia política*, livro II, tradução de Reginaldo Sant’Anna, 13a ed. (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999), p.175.

42 David Harvey, *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development* [Espaços do capitalismo global: rumo a uma teoria do desenvolvimento geográfico desigual] (London: Verso, 2006), p.100.



A ERA DO TRANSPORTE

Por todo o globo terrestre, a burguesia busca satisfazer a necessidade de um escoamento cada vez mais amplo para seus produtos. Ela precisa se implantar e se expandir por toda parte, estabelecer vínculos onde quer que seja.

— Karl Marx e Friedrich Engels⁴³

43 Karl Marx e Friedrich Engels, *Manifesto do Partido Comunista*, tradução de Sérgio Tellaroli (São Paulo: Penguin Classics/ Companhia das Letras, 2012), p.47.

O termo “era do transporte” foi introduzido pela bibliotecária Desiré Bååk na “Enciclopédia do Futuro”, editada pela revista *Glänta*. Bååk define a era do transporte como segue:

Um período histórico (ca. 1850-2020) caracterizado por uma circulação febril de seres humanos e mercadorias. O período foi caracterizado por diferentes inovações tecnológicas (máquina a vapor, motor de combustão, ferrovias etc.) que permitiram o transporte de entidades físicas muito mais rapidamente do que antes. Em determinado momento, o transporte e o princípio da mobilidade se transformaram em propósitos em si mesmos, mascarados por termos como “livre comércio”, “feriado”, “intercâmbio” e “globalização”. A mais impressionante expressão deste princípio (viajar por viajar) foram as excursões para a Lua no fim do século XX e para Marte antes do fim da era em 2020. “Nunca antes ou depois alguém tentou viagens tão sem sentido”, H. Läckberg escreveu em seu tratado *Das Transportalter* [A era do transporte] (2026). O fim da era foi causado pela máquina de recombustão e por um tipo de fadiga de viagem coletiva. A inutilidade do que foi por muito tempo visto como um privilégio se tornou, de repente, explícita. Isso é frequentemente entendido como consequência do Acordo de 2015, assinado nas Nações Unidas [...], que já não mais considerava o viajar como privilégio das classes mais abastadas.⁴⁴

Depois da publicação da “Enciclopédia do Futuro” pela revista *Glänta*, o blog *Copyriot* produziu elaborações sobre o termo “era

44 Desiré Bååk, “Transportåldern” [A era do transporte], *Glänta*, v.3, 2008.

do transporte”, mas parece que ele foi logo esquecido. Achemos uma pena, visto que o consideramos bastante adequado para descrever o quão absurda é a obsessão com transporte, tão característica do nosso tempo.

O pessoal do *Copyriot* parece ter ficado particularmente impressionado com o fato de que Bååk não deixou a era do transporte terminar em catástrofe, apesar do pico do petróleo. Isso devido à máquina de recombustão, fruto da crise climática e de recursos naturais: “Esse termo inocente aponta para uma possibilidade não distópica: uma possibilidade batailliana que dá ênfase não ao ascetismo, mas à dispersão da combustão universal da abundância; à transformação do fóssil para o solar, ou seja, à combustão aqui e agora”⁴⁵.

Uma combustão aqui e agora. Parece bom. O *Copyriot* não entra em detalhes, mas a combustão de energia humana (da qual certamente uma máquina de combustão, depois do pico do petróleo, vai depender), em vez de energia fóssil, certamente nos permitirá mais passeios a pé e de bicicleta. Em uma sociedade significativamente mais lenta e sem a necessidade de movimento permanente, teremos energia para todo tipo de coisas. Teremos, na verdade, tão mais tempo que discussões sobre as virtudes da indolência serão inevitáveis. Fantástico! Como demonstrado por Ivan Illich em seu manifesto *Energy and Equity* [Energia e equidade], escolhas políticas e relações sociais só podem ser feitas e estabelecidas onde a velocidade é reduzida. Isso significa

45 Rasmus Fleischer, “Ytterligare tre framtidsord (oljekrönet, transportåldern, avgrunda)” [Outras três palavras de futuro], *Copyriot*, 6 out. 2008. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20120126005112/http://copyriot.se/2008/10/06/ytterligare-tre-framtidsord-oljekronet-transportaldern-avgrunda/>.

que o fim da era do transporte vai nos apresentar possibilidades inesperadas para a combustão de energia⁴⁶.

Já discutimos os aspectos positivos de um renascimento da acessibilidade: serviços públicos locais, bairros e vizinhanças cheios de vida, menos transporte sem sentido. Sem movimentos sociais fortes, contudo, não chegaremos lá. Somente os movimentos sociais podem evitar a catástrofe à espreita depois do pico do petróleo e garantir que as transformações sociais necessárias aconteçam de forma democrática e justa. A forma exata dessas transformações é difícil de prever, mas existem propostas. Na revista *Turbulence*, o ambientalista Tadzio Müller propõe duas demandas gerais:

A primeira é justiça climática, o que significa que não há como resolver a crise biológica sem uma massiva redistribuição de poder e riqueza – o que, por sua vez, implica que a crise biológica só pode ser resolvida através da luta coletiva. A segunda é, enquanto não temos uma palavra melhor, o decrescimento, o que significa a necessidade de um planejamento coletivo de encolhimento econômico.⁴⁷

Essa visão demanda a minimização dos aspectos destrutivos de um sistema econômico que nos força a trabalhar e a estar

46 Ivan Illich, *Energy and Equity* [Energia e equidade] (New York: Harper and Row, 1974).

47 Tadzio Müller, “Green New Deal: Dead End or Pathway beyond Capitalism?” [Novo Acordo Verde: beco sem saída ou caminho para além do capitalismo?], *Turbulence*, v.5, dezembro de 2009. Disponível em: <http://turbulence.org.uk/turbulence-5/green-new-deal/>.

em movimento constantemente. Ainda no século XIX, Paul Lafargue, em seu ensaio *O direito à preguiça*, afirmou: “A nossa época foi chamada de o século do trabalho, mas se trata, na verdade, do século da dor, miséria e corrupção”⁴⁸. Muito pouco pode ser adicionado para falar do século XX. De fato, a era do transporte tem nos forçado a trabalhar ainda mais: o movimento constante precisa se pagar. Se considerarmos o salário necessário para poder bancar um carro, ele não nos leva mais longe do que oito quilômetros em uma hora⁴⁹. Lafargue criticou o direito ao trabalho como sendo, na verdade, a realização da miséria; nós precisamos criticar o direito ao transporte da mesma forma.

Se não encerrarmos a era do transporte, ela vai dar fim a si própria. Se vai colapsar primeiro o ecossistema, ou algum outro sistema, pouco importa. Segundo o grupo dinamarquês Hedonistisk Aktion, já ultrapassamos o último sinal e podemos, portanto, continuar alegremente a pisar no acelerador e nos divertir o máximo possível: “A inevitabilidade do apocalipse inclui um potencial até agora ignorado para uma festiva revolta global”⁵⁰.

Certamente, há algo de cativante nesse sentimento. Divertir-se até o último momento parece bom. Ao mesmo tempo, uma noção tão radical de “não futuro” tem suas limitações, como

48 Paul Lafargue, *The Right to Be Lazy and Other Studies* [O direito à preguiça e outros estudos] (Chicago: Charles H. Kerr, 1883), citado em <https://www.marxists.org/archive/lafargue/1883/lazy/>. [Ed. bras.: *O direito à preguiça*. São Paulo: Nova Alexandria, 2019.]

49 Mugenyi and Engler, *Stop Signs*, p.17.

50 Hedonistisk Aktion, “Apokalypso”, *Openhagen*, 19 dez. 2009. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20120402184324/http://openhagen.net/blog/article/apokalypso>.

nos dizem as meditações de John Connor em *Exterminador do futuro 2*: “O futuro não está definido. Não há destino a não ser o que criamos para nós mesmos”.

Ainda não alcançamos um ponto de não retorno. Não há garantia de que a crise climática e a de recursos naturais nos levarão ao apocalipse. Não queremos renunciar à vontade de construir nosso futuro. O grande desafio consiste em deixar para trás a era do transporte para mergulhar em um mundo pós-fóssil, onde nosso bem-estar não vá depender da destruição dos recursos naturais da Terra. É um desafio que requer decisões coletivas sobre para que queremos usar as energias não fósseis. Se tomarmos as decisões corretas, a revolta festiva pode muito bem durar para sempre.

O transporte precisa cumprir um propósito, e não ser um propósito em si mesmo. De movimentos sem sentido, repetitivos, impostos, fósseis, para movimentos hedonistas, vivos, rítmicos e autodeterminados. *Do carro à pista de dança*.

5.1. “NINGUÉM GANHA A NÃO SER QUE TODO MUNDO GANHE”

De Jack Kerouac a Bruce Springsteen, a cultura *pop* é cheia de homens que celebram o carro e a suposta liberdade que ele traz. A ideia de fuga imbuída nisso parece ser realmente sedutora. O *status* do automóvel na cultura *pop* tem tudo a ver com o fato de que essa história foi escrita majoritariamente por homens. Para um homem, o carro pode muito bem representar a liberdade, visto que lhe permite deixar para trás as responsabilidades em relação à casa e à família. O carro simboliza o sonho de independência do gênio masculino. E é um sonho que a cultura *pop* reproduz de maneira infundável. Em seu texto “Um apelo ao

tedioso princípio da responsabilidade”, Isobel Hadley-Kamptz sumariza os aspectos problemáticos desse sonho:

A ideia romântica do gênio masculino torturado sempre demandou circunstâncias muito específicas, a saber, a existência de outras pessoas, majoritariamente mulheres – esposas, mães, empregadas, secretárias, amantes –, que tomam conta das responsabilidades diárias de que o gênio torturado é incapaz de cuidar: alguém tinha que datilografar suas anotações escritas à mão, alguém tinha que preparar as refeições, alguém tinha que cuidar das crianças, e assim por diante. Escondida atrás do romantismo do gênio torturado, se encontra uma forma extrema de individualismo: ninguém precisa de ninguém. Esse romantismo existe apesar da demonstrada incapacidade do gênio torturado de cuidar de si. É o princípio da responsabilidade, e não o da irresponsabilidade, que requer respeito aos outros seres humanos e ao meio ambiente.⁵¹

A existência do gênio masculino torturado requer a responsabilidade de mulheres do mesmo jeito que a liberdade do motorista requer o trânsito massivo. Como vimos, o trânsito na verdade limita a liberdade do motorista, e aqui está um outro paralelo com a suposta liberdade do gênio torturado: em ambos os casos, supõe-se que a liberdade não é para todo mundo, visto que a liberdade de algumas pessoas requer a falta de liberdade

51 Isobel Hadley-Kamptz, “En appell för det tråkiga ansvarstagandet” [Um apelo ao tedioso princípio da responsabilidade], *Isobels text och verkstad*, 14 out. 2009. Disponível em: <http://isobelsverkstad.blogspot.com/2009/10/en-appell-for-det-trakiga.html>.

de outras. A fuga simbolizada pelo carro é uma tentativa de alcançar uma liberdade que, na verdade, está fora de alcance, visto que tira a liberdade de outras pessoas. Na teoria dos jogos, este é chamado de jogo de soma zero: alguém ganha o que outra pessoa perde.

Bruce Springsteen é um dos mais notórios românticos do automóvel na cultura *pop*. Seu primeiro *hit* se intitula “Born to Run” [Nascido para correr]. A música é uma homenagem ao carro enquanto chave para a liberdade – ou, pelo menos, foi entendida assim. Se olharmos um pouco mais de perto para a letra da música, podemos ouvir tons mais melancólicos, apesar dos xilofones e saxofones:

<i>The highway's jammed with</i>	A rodovia está congestionada de
<i>broken heroes</i>	heróis quebrados
<i>on a last chance power drive</i>	em uma última corrida
<i>Everybody's out on the run</i>	Todo mundo lá fora, correndo
<i>tonight but there's no place</i>	hoje à noite, mas não há mais lugar
<i>left to hide</i>	para se esconder

Springsteen escreveu “Born to Run” quando tinha 24 anos. Ele explicou que essa música era sobre fugir, tanto de si próprio quanto de um lugar específico. Quinze anos depois, carregava outro sentido, quando Springsteen a cantou no palco. O “*muscle rock*” já tinha se esvaído e a convicção poética na liberdade provida pelo carro estava bem reduzida. Em 1988, Springsteen anunciou a música com as seguintes palavras: “A liberdade individual, em si, sem conexão com sua comunidade, sua família e amigos, acaba sendo vazia e sem sentido. Eu percebi que as

peças que coloquei naquele carro quinze anos atrás estavam por aí tentando fazer conexões”⁵².

Uma música considerada por muito tempo o hino derradeiro da fuga passava a ser, de repente, sobre a busca por conexão humana, por comunidade. Dá esperança ver o homem que possivelmente escreveu mais músicas sobre carros do que qualquer outro perceber que a liberdade concedida pelo carro não vem sem a imposição de certas condições. Mas o que essa constatação significa? Quer dizer que não há necessidade de fuga? Ou será que não percebemos muito bem do que queremos fugir? Talvez exista uma necessidade coletiva de fuga, em vez de uma necessidade individual de fuga das responsabilidades? Talvez o que queiramos mesmo seja uma fuga da falta coletiva de poder?

Se a motivação primeira da fuga é ir do ponto A ao ponto B, então o carro pode ser substituído pelo trem. Esta é uma mudança de perspectiva tentadora: o trem, como um lugar social a caminho de uma sociedade integrada, substitui o não lugar do carro. Não veríamos mais a fuga como a única opção; teríamos motivação para construir uma sociedade melhor aqui e agora. O próprio Springsteen parece ter caminhado nessa direção. Em sua música “Land of Hope and Dreams” [Terra de esperança e sonhos], o trem simboliza uma fuga coletiva que caminha junto com a criação de uma comunidade:

52 Bruce Springsteen, “Chimes of Freedom” [Badaladas de liberdade], EP, 1988.

<i>This train</i>	Este trem
<i>Carries saints and sinners</i>	Carrega santos e pecadores
<i>This train</i>	Este trem
<i>Carries losers and winners</i>	Carrega ganhadores e perdedores
<i>This train</i>	Este trem
<i>Dreams will not be thwarted</i>	Sonhos não serão frustrados
<i>This train</i>	Este trem
<i>Faith will be rewarded</i>	A fé será recompensada
<i>This train</i>	Este trem
<i>Hear the steel wheels singin'</i>	Sinta as rodas de aço cantando
<i>This train</i>	Este trem
<i>Bells of freedom ringin'</i>	Sinos da liberdade tocando

Essas são palavras lindas. Mas o trem não se qualifica como símbolo de coletividade somente porque nós (ao menos por enquanto) dividimos vagões com outras pessoas. Coletividade não é sobre estar no mesmo lugar ao mesmo tempo; é sobre mudar esse lugar juntos, sobre valorizar a diversidade, tomar decisões em conjunto.

Em um texto intitulado “A biopolítica do metrô”, o blogueiro Guldfske afirma que o transporte público, hoje, segue uma lógica estritamente unidimensional: “O metrô é um espaço público esquisito. Você não pode parar em nenhum lugar só para conversar ou, simplesmente, passar um tempo. O espaço do metrô existe, exclusivamente, para transportar massas de pessoas o mais efetivamente possível de um lugar a outro. Isso requer controle permanente”⁵³.

53 “Tunnelbanans biopolitik” [A biopolítica do metrô], *Guldfske*, 16 fev. 2010. Disponível em: <http://guldfske.se/2010/02/16/tunnelbanans-biopolitik/>.

Se quisermos usar o transporte público como meio para uma fuga coletiva, que não deixe ninguém para trás e que prometa um futuro melhor para todo mundo, o atual sistema de transporte coletivo precisa mudar radicalmente. Mas como realizar essa mudança? Como podemos superar a lógica unidimensional do transporte coletivo e o modelo de disciplina nela implicado? Como podemos fazer para que os corpos arrastados pela cidade todo dia se movam em uma miríade de direções?

Em sua tese *Other Worlds, Other Values* [Outros mundos, outros valores], Tadzio Müller também escreve sobre o Planka.nu. Ele descreve a *P-Kassa*⁵⁴ (nosso fundo de solidariedade que assegura contra multas quem não paga a tarifa) e nosso trabalho em geral com conceitos teóricos de Gilles Deleuze e Félix Guattari. Müller sugere que não pagar a tarifa pode ser interpretado como uma forma de escape. Ele usa o termo “linha de fuga” para descrever não pagar a tarifa como “um movimento que interrompe ou suspende possibilidades formais, familiares, limitadoras e seus previstos requerimentos sociais [...], o movimento a partir do qual os corpos participantes são levados a novos vetores, de maneiras experimentais”⁵⁵.

Nesse sentido, não pagar a tarifa pode ser visto como uma fuga do sistema de transporte coletivo sujeito aos ditames da

54 O nome *P-Kassa* é um jogo de palavras com o *A-Kassa*, seguridade voltada para pessoas desempregadas na Suécia. A proposta é ampliar a seguridade, que foi fruto do movimento dos trabalhadores, para as pessoas que se locomovem sem pagar a tarifa. [N. T.]

55 Tadzio Müller, *Other Worlds, Other Values: Alternative Value Practices in the European Anticapitalist Movement* [Outros mundos, outros valores: práticas alternativas de valores no movimento anticapitalista europeu] (Tese de doutorado, Universidade de Sussex, 2006), p.48.

unidimensionalidade, controle e preço. O termo “linha de fuga” é uma ferramenta para descrever a tentativa de derrubar as cercas que a ordem econômica construiu ao redor do espaço público. No caso do transporte público, o preço e o dever de pagar demarcam a cerca, e não pagar a tarifa demarca a possibilidade de derrubá-la. Mas uma fuga só não é suficiente. Algo novo precisa ser criado, ao mesmo tempo. Uma linha de fuga não precisa ser entendida como algo inteiramente negativo (movimento *saindo de um lugar*); precisa implicar também algo positivo (movimento *em direção a um lugar*). Uma linha de fuga trata de duas atividades paralelas: enquanto nos removemos de certos contextos, construímos outros.

Como forma de resistência individual, uma linha de fuga não consegue criar novas coletividades. Isso também é verdadeiro quanto a não pagar a tarifa. Quando alguns de nós fazem a escolha individual de usar o transporte sem pagar, o dever de pagar, as barreiras e os mecanismos de controle não desaparecem. Uma linha de fuga individual desaparece rápido. Pode, momentaneamente, abrir uma porta, mas esta se fecha logo depois. Esta é a razão pela qual Müller enfatiza que linhas de fuga individuais precisam estar conectadas a outras. Ele afirma que “o perigo de uma linha de fuga é que ela pode falhar em se conectar com outras linhas e se tornar somente destruição [...], reduzida a demarcar uma ‘linha pura, fria, de abolição’”⁵⁶.

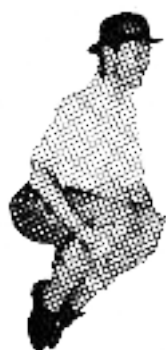
Se todas as nossas tentativas de fuga dizem respeito, realmente, a um desejo coletivo de escapar da nossa falta de poder, o que isso tem a ver com o automóvel? A linha de fuga do motorista entra em conflito direto com as linhas de fuga dos outros.

56 Ibid, p.50

O sofrimento rapidamente toma conta e a fuga se torna um jogo de soma zero justamente devido à falta de poder da qual o indivíduo está tentando fugir. A linha de fuga do motorista não consegue se conectar com outras e não pode, portanto, se tornar forte e duradoura.

Não pagar a tarifa como ato individual, ainda que compreensível, não é progressista; é apenas um desafio momentâneo à ordem dominante. Somente quando linhas de fuga individuais – os solitários gritos diários de milhares de corpos no transporte coletivo – se conectam é que podem emergir novos e progressistas contextos sociais. É então que poderemos começar a imaginar e criar alternativas a um sistema de transporte coletivo que nos controla e limita nossos movimentos.

Uma fuga coletiva da coação imposta pelo dever de pagar é uma das principais expectativas que temos em relação à *P-Kassa*. Queremos conectar linhas de fuga individuais; queremos fazer com que encontros sejam possíveis; queremos que alternativas sejam tangíveis. Onde quer que o encontro de linhas de fuga individuais permita a criação de novas formas de coletividade, uma alternativa à ordem social vigente – que se reflete na ordem do transporte coletivo – começa a adquirir forma. Ninguém está livre, até que todo mundo esteja livre. Ninguém ganha, a não ser que todo mundo ganhe.

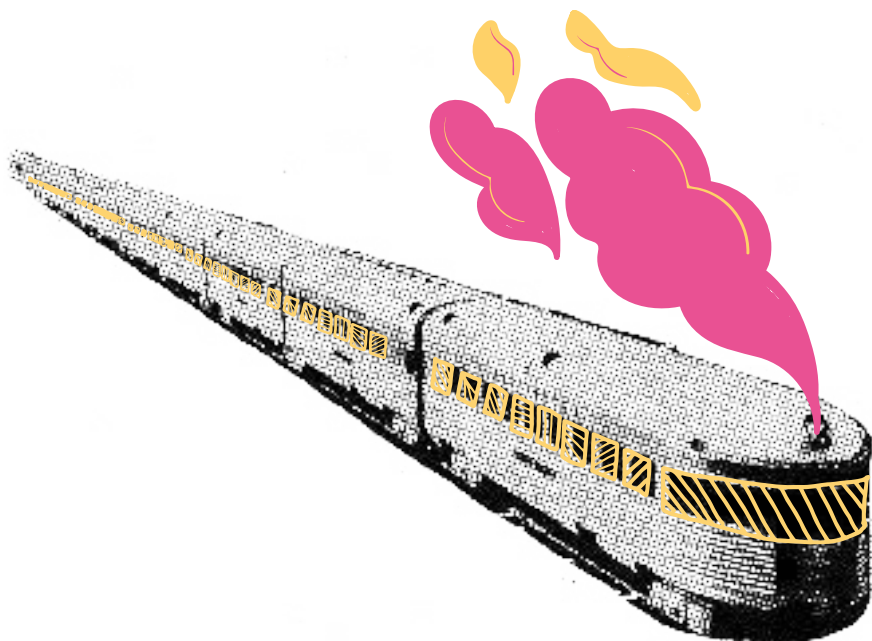


SOCIEDADE DA ALTA VELOCIDADE

Um dia, eu gostaria de bater um papo com Ronnie Peterson, Kenny Brack e todos os pilotos de corrida em seus patéticos carros de brinquedo, que destroem tudo a sua volta, porque eles pensam que podem dirigir correndo quando e para onde quer que eles queiram.

— Sara Stridsberg

06



A obsessão da nossa cultura com a velocidade é fascinante. Apesar de ser evidente que o excesso de velocidade mata, as pessoas continuam correndo. Tudo tem de se mover cada vez mais rápido. Precisamos de carros com mais potência e com painéis prometendo viagens além dos limites de velocidade. Quem nunca ouviu as reclamações sobre a Suécia e sua entediante e velha social-democracia que se recusa a abolir os limites de velocidade nas rodovias? Pelo menos, os pilotos de corrida, na TV, podem viver nossos sonhos de alta velocidade; sonhos que são mais atrativos do que nunca, apesar de todas as pessoas estarem conscientes de suas consequências: aumento do consumo de combustível, mais emissão de CO₂ e colisões fatais. Mas isso deve parar nossas corridas? Devemos dizer adeus à forma mais elevada de liberdade?

A questão principal, a esta altura, é a seguinte: se a alta velocidade é a forma mais elevada de liberdade, de que vale a liberdade, afinal? E que tipo de liberdade nos força a trabalhar cada vez mais, para que possamos nos mover cada vez mais rápido? Que tipo de liberdade leva nossos locais de trabalho para cada vez mais longe de nossas casas – o que nos força a nos mover cada vez mais rápido?

Talvez a sociedade da alta velocidade se manifeste de maneira mais clara em nosso fascínio com aviões e trens de alta velocidade. Olharemos para ambos de forma mais aprofundada em breve. Primeiro, uma ressalva: é perigoso formular uma crítica da sociedade da alta velocidade usando referências romantizadas à “lentidão” ou à “autenticidade”. Sim, alguém pode usar trens locais no lugar dos trens expressos, ou dar-se ao benefício da *slow food* no lugar da *fast food*. Mas nada disso é uma “escolha” verdadeira, porque a maioria das pessoas não pode se dar ao luxo de fazer tais escolhas: a maioria das pessoas está à mercê da sociedade da alta velocidade e a única escolha que tem é de se segurar o mais firme que puder. Elas são forçadas a ir ao trabalho sob grande estresse e a comer comidas nojentas nos postos de gasolina – tudo isso para economizar tempo.

Não há um freio de emergência individual, a não ser o esgotamento total. A menos que todo o trem pare, todos nós seremos obrigados a subir nele. Pessoas de algumas profissões, como acadêmicos e *freelancers*, podem ter a possibilidade de realizar viagens mais longas em trens locais, mas é ridículo pensar que escolhas individuais desse tipo irão começar movimentos sociais. O único freio de emergência que conta é o coletivo, aquele que diz: *nenhuma pessoa* irá continuar nessa viagem!

6.1. TRENS DE ALTA VELOCIDADE

Atualmente, os trens de alta velocidade são aclamados por muitos como a solução número um para o problema do transporte: são rápidos, eficientes e sustentáveis, tanto socialmente quanto ecologicamente. Entre aqueles que defendem os trens de alta velocidade, está a maioria dos partidos políticos e todo tipo de ativistas do clima, do meio ambiente e das comunidades⁵⁷. Os objetivos são transformar os trens de alta velocidade em uma opção mais atrativa do que os aviões, especialmente em rotas domésticas, e diminuir o trânsito de carros. Porém, há uma série de problemas envolvidos nisso. Se dermos um passo atrás e pensarmos de forma pragmática, sem cair em uma euforia prematura, podemos facilmente ver que, mesmo que os trens de alta velocidade tenham suas vantagens, eles não são, de forma alguma, uma contribuição totalmente positiva para o sistema de transporte.

Vamos usar a discussão sobre uma rede ferroviária de alta velocidade na Suécia como um exemplo. Um dos argumentos principais de seus proponentes – como em qualquer outro lugar – é a eficiência: os trens de alta velocidade conseguem fazer viagens, por exemplo de Estocolmo para Gotemburgo, de forma mais rápida. À primeira vista, isso parece convincente. Não há nada de errado em tornar mais rápida a chegada até o porto de Gotemburgo, ou até a casa da vovó, em Estocolmo, não é? E com a consciência ecológica limpa. Ainda assim, parece legítimo

57 Karin Svensson Smith, “Höghastighetståg är vägen till framtiden” [Trens de alta velocidade são o caminho para o futuro], *Dagens Nyheter*, 14 jan. 2010. Disponível em: <http://www.dn.se/opinion/debatt/hoghastighetstag-ar-vagen-till-framtiden-1.1026440>.

perguntar-se quanta diferença isso realmente faz. Dependendo do cálculo usado, um trem de alta velocidade iria nos economizar algo entre 10 e 45 minutos. Para pessoas que viajam apenas por prazer em algumas ocasiões, não é tanto assim. O frenesi da alta velocidade, de fato, é sobre tornar mais rápidas as viagens entre Estocolmo e Gotemburgo para o trabalho. A partir do momento em que isso for possível, as pessoas passarão a se sentir forçadas a fazê-lo quando puderem – e, caso contrário, as agências de emprego irão garantir que o façam. Isso destoa completamente de um desenvolvimento urbano positivo, o qual precisa superar as separações de funções e a necessidade de cobrir distâncias cada vez mais longas.

Não importa se é de trem ou não, forçar as pessoas a realizar viagens por distâncias cada vez maiores não é uma forma de economizar recursos naturais e deter as mudanças climáticas. Sem nem mencionar o quão cansativo é ter de gastar quatro horas por dia para ir e voltar do trabalho. O trem de alta velocidade é um produto da era do transporte e pertence à ideologia do século XX. Se realmente queremos que as coisas mudem, precisamos de outras ideias.

6.2. INTELIGENTE PARA O CLIMA OU APENAS BURRO?

Os trens de alta velocidade são mais rápidos que os trens regulares e ecologicamente mais sustentáveis que os aviões. Esses são fatos, mas não significam, necessariamente, que temos de construir trens de alta velocidade. Uma rede ferroviária de alta velocidade existirá por, pelo menos, cem anos. Isso é bastante tempo. Não deveríamos investigar as consequências mais prováveis com cuidado? Projetos como Förbifart Stockholm têm sido criticados por terem sido planejados sem levar em

consideração outras alternativas. Tal crítica é justificada, e também se aplica aos trens de alta velocidade. Até mesmo uma comissão governamental chegou à conclusão de que possíveis alternativas aos trens de alta velocidade não foram consideradas antes de eles serem disseminados como a solução para os nossos problemas de transporte⁵⁸.

No planejamento do transporte atual, ouvem-se, frequentemente, os termos: “evitar – mudar – melhorar”. Essa é uma resposta ao fato de que qualquer grande projeto de desenvolvimento – e a própria ideia de locomoção – tem custos ecológicos. Na Suécia, as agências governamentais subscreveram o “princípio das quatro etapas” no início dos anos 2000, o qual ecoa a abordagem do “evitar – mudar – melhorar”. De acordo com tal princípio, existem quatro etapas possíveis para resolver os problemas relacionados ao transporte – o quanto antes uma solução viável for encontrada, melhor:

58 Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), “Remissvar på Banverkets huvudrapport ‘Svenska höghastighetsbanor’ med bilagor” [Declaração de opinião sobre o relatório principal “Trilhos de alta velocidade suecos” com apêndice da Administração Sueca de Trens], 13 out. 2008. Disponível em: http://www.sika-institute.se/Doclib/2008/Remisser/re_20081013.pdf; Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), “Remiss av Banverkets rapport om Svenska höghastighetsbanor” [Declaração de opinião sobre o relatório “Trilhos de alta velocidade suecos” pela Administração Sueca de Trens], 9 out. 2008. Disponível em: <http://www.vti.se/epibrowser/svenska%20h%C3%B6ghastighetsbanor.pdf>; Regeringskansliet, “Remissammanställning avseende Utredningen om höghastighetsbanors betänkande Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft” [Compilação de declarações referentes ao Relatório da investigação sobre os trens de alta velocidade, “Trilhos de alta velocidade: construção social pelo desenvolvimento mais forte e poder competitivo”] (SOU 2009, p.74), 18 dez. 2009. Disponível em: <http://www.regeringen.se/content/1/c6/13/81/51/1660d3f5.pdf>.

1. reduzir a necessidade e fortalecer os meios de transporte social e ecologicamente sustentáveis;
2. utilizar as redes rodoviárias e ferroviárias existentes e sua infraestrutura;
3. autorizar pequenos projetos de reconstrução;
4. autorizar grandes projetos de reconstrução e desenvolvimento.

A forma como o governo tem tratado a questão do trem de alta velocidade é um exemplo clássico da violação desse princípio. Os grandes projetos de desenvolvimento foram planejados sem levar em consideração qualquer uma das outras opções.

Se estamos tão empolgados com o fato de os trens de alta velocidade serem melhores que os aviões, é apenas porque ainda estamos presos na era do transporte. Não há nada de novo sob o sol. Os argumentos dos entusiastas dos trens de alta velocidade confirmam isso: “a rede ferroviária atual está sob muita pressão”, eles dizem, ou: “precisamos transportar mais mercadorias por trem”. Se observarmos esses problemas não apenas pelo ângulo da eficiência, mas também pelo do meio ambiente, fica claro que não há nada de novo. Isto é, o crescimento corrente do transporte de pessoas e bens não é sustentável, independentemente da forma pela qual ocorra.

Na última década, pelo menos dois estudos abrangentes explorando a importância de vários fatores sociais para o aquecimento global foram publicados na Suécia: *Tvågradersmålet i sikte?* [A solução dos dois graus está à vista?], publicado pelo governo a partir da Agência Sueca do Ambiente, e *Europe's Share of the Climate Challenge* [A parte da Europa no desafio do clima], publicado conjuntamente pelo Stockholm Environment Institute

e pelo Friends of the Earth Europe⁵⁹. Ambos os estudos chegaram a conclusões semelhantes: nem a perspectiva tecnológica mais otimista permite considerar que a questão climática possa ser solucionada se o volume de trânsito continuar crescendo da mesma forma que tem crescido nas últimas décadas. Mas o que isso significa para os trens de alta velocidade? Afinal, trens de alta velocidade irão, inevitavelmente, aumentar as distâncias regularmente percorridas. E a expansão de opções de deslocamento sempre leva a mais trânsito, não só porque oferece às pessoas mais opções de viagens, mas, também, porque os investimentos devem dar retorno financeiro – no caso da rede ferroviária de alta velocidade, estamos falando da ordem de US\$15 bilhões.

Vamos considerar o caso ideal: a rede ferroviária de alta velocidade é construída e trens de alta velocidade substituem os voos domésticos, grande parte do tráfego de carros e uma quantidade razoável do uso dos trens convencionais. Ainda assim, nosso futuro não parece nada melhor. Ainda permaneceriam muitos dos problemas fundamentais do nosso sistema de transporte. A rede ferroviária de alta velocidade seria afetada pela escassez de recursos prevista para todas as áreas. É o pico de tudo. O pico do petróleo é apenas o exemplo mais conhecido. Sendo inevitável a ocorrência de uma crise energética no futuro, precisamos de meios de transporte que não sejam apenas inteligentes para o clima, mas que também contribuam para economizarmos

59 Naturvårdsverket, *Tvågradersmålet i sikte?* [A solução dos dois graus está à vista?], 2007. Disponível em: <http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-5754-1.pdf>; Stockholm Environment Institute & Friends of the Earth Europe, *Europe's Share of the Climate Challenge* [A parte da Europa no desafio do clima], 2009. Disponível em: <http://sei-international.org/?p=publications&task=view&pid=1318>.

energia. Um aumento na velocidade significa um aumento no uso de energia. E não há exceções a essa regra. Per Kågesson⁶⁰, que estuda conexões entre sistemas ecológicos e uso de energia, afirma que trens de alta velocidade iriam aumentar o uso de energia no sistema ferroviário sueco em, pelo menos, 60%. Além disso, quantidades enormes de óleo, aço e cobre serão necessárias para ajustar trens, estações e outras partes do sistema ferroviário. E nós nem queremos entrar nas consequências ecológicas de construir novas linhas férreas...

Então, o governo propõe construir uma rede ferroviária de alta velocidade por US\$15 bilhões, e não podemos nos esquecer de que os gastos reais em projetos dessa magnitude quase sempre excedem as previsões. Pense em todas as coisas que poderiam ser feitas com essa quantidade de dinheiro se ela fosse usada para melhorar o transporte público. Não há dúvida de que é ele que deve ser prioritário se nosso objetivo realmente for reduzir, da forma mais eficiente possível, os danos ecológicos causados pelo setor de transporte.

Um corredor de trens europeu é um dos prospectos que têm deixado animadas as pessoas entusiastas dos trens de alta velocidade. Na Suécia, contudo, isso é quase irrelevante, porque não

60 Per Kågesson, "Environmental Aspects of Inter-City Passenger Transport, Discussion Paper" [Aspectos ambientais do transporte intermunicipal de passageiros. Artigo para discussão], *International Transport Forum*, 2009. Disponível em: http://www.oecd-ilibrary.org/transport/the-future-for-interurban-passenger-transport/environmental-aspects-of-inter-city-passenger-transport_9789282102688-17-en.

serão feitos trens de alta velocidade que cortem a Dinamarca⁶¹. Por esse motivo, apenas, já é mais do que razoável focar em outras coisas se você quiser viajar de trem para países da Europa fora da Escandinávia: melhores serviços, preços mais baratos e mais trens noturnos.

E quanto aos voos baratos serem substituídos pelos trens de alta velocidade? Não temos nada contra limitar as viagens aéreas, mas o que, exatamente, significaria substituir voos baratos por trens de alta velocidade, nas circunstâncias atuais? Em primeiro lugar, isso tornaria as viagens de longa distância muito mais caras e excluiria muitas pessoas que não podem pagar as passagens caras de trem da possibilidade de viagens de longa distância como um todo. O governo sueco afirma que os trens de alta velocidade não aumentariam os custos das passagens de trem. Tirando o fato de que os preços já são muito altos, essa promessa não é muito crível. Lars Hultkrantz, professor de economia nacional, considera que ela está completamente fora da realidade, e mesmo uma comissão investigativa indicada pelo governo teve de confirmar isso⁶². As rotas nas quais trens de alta velocidade já estão em operação, por exemplo, entre Paris e Bruxelas, mostram que o trânsito de trens convencionais praticamente colapsou. As pessoas que não conseguem pagar pelos trens de alta velocidade agora precisam transitar com os trens locais, os quais são muito

61 “Höghastighetsbanor - ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft, betänkande av Utredningen om höghastighetsbanor” [Trilhos de alta velocidade: construção social pelo desenvolvimento mais forte e poder competitivo, relatório da Investigação sobre os trens de alta-velocidade], SOU 2009, p.74, 14 set. 2009. Disponível em: <http://www.regeringen.se/ratsdokument/statens-offentliga-utredningar/2009/09/sou-200974/>.

62 Ibid, p.324.

lentos e requerem numerosas baldeações. É verdade que as pessoas de negócios e os burocratas da União Europeia agora usam frequentemente os trens de alta velocidade e continuam seus trajetos loucos com uma boa consciência ecológica – mas é isso mesmo que vislumbramos como um transporte inteligente para o clima e para todos?

6.3. DIRIGIR E VOAR PARA A TERRA DO NUNCA

Em abril de 2010, passamos algumas belas noites de primavera no EtherPad para estudar o tráfego aéreo: o mito da liberdade conectado a ele, suas consequências ecológicas e sua relação com a automobilidade e a sociedade da alta velocidade. De repente, algo completamente inesperado aconteceu: de um dia para o outro, houve quase um completo banimento do tráfego aéreo em toda a Europa. Nossos sonhos mais loucos tinham se tornado realidade.

A situação emergencial que se seguiu revelou uma série de coisas, dentre elas a de que organizar sociedades humanas sem o tráfego aéreo parecia completamente possível. Ficou claro que podemos sobreviver sem o avião, uma das invenções mais formidáveis da era do transporte. Evidentemente, os custos recaíram sobre as pessoas comuns e pequenas empresas, o que é normal quando algo ocorre de forma tão repentina e abrupta quanto a erupção do vulcão Eyjafjallajökull, na Islândia. Os hotéis não reembolsam as reservas particulares se você não chegar na hora e os empregadores não compensam pela perda financeira se você chegar atrasado e perder o horário do trabalho. Mesmo assim, o dia a dia continuou mais ou menos igual, apesar de todas as pessoas estarem chocadas. Sim, algumas pessoas podem ter lamentado a falta de capim-limão que as impediu de preparar o

curry de frango tailandês que tinham aprendido a fazer em Ko Samui⁶³, mas, levando tudo em consideração, a experiência nos deu bastante esperança: acabar com os aviões pareceu mais fácil do que o imaginado e levantou vários desenvolvimentos sociais interessantes. É claro que as companhias aéreas não querem que ocorram outras erupções de vulcões ou outros eventos que diminuam o tráfego aéreo, porém, no final das contas, nosso clima parece mais importante do que o bem-estar das companhias aéreas.

Alguns meses após a erupção do vulcão Eyjafjallajökull, o grupo de *lobby* de companhias aéreas sueco, Svenskt Flyg, iniciou um debate sobre viagens aéreas no qual Maria Rankka, do *think tank*⁶⁴ neoliberal Timbro, também se envolveu sem medir suas palavras. A manchete dizia: “Resistência às viagens aéreas é desprezo classista!”. Maria Rankka comparava a demanda por preços mais altos e taxações sobre o tráfego aéreo com o banimento de viagens realizados por ditaduras. Para ela, uma visão crítica sobre o tráfego aéreo correspondia à expressão de hostilidade contra estrangeiros e a migração⁶⁵.

63 Josefine Hökerberg, “Fortsätter stoppet går flygbolagen i konkurs” [Se a paralisação continuar, as companhias aéreas irão à falência], *Aftonbladet*, 17 abr. 2010. Disponível em: <http://aftonbladet.se/nyheter/article6972064.ab>.

64 *Think tanks* são instituições que produzem e distribuem informações relacionadas a temas específicos com o objetivo de exercer influência na sociedade. Geralmente produzem estudos e discursos a partir de um ponto de vista ideológico específico. Também conhecidos como “fábricas de ideias”. [N. T.]

65 Maria Rankka, “Flygmotståndet är klassförakt” [Resistência às viagens aéreas é um desprezo classista], *Newsmill*, 16 fev. 2010. Disponível em: <http://www.newsmill.se/artikel/2010/02/16/flygmotst-andet-r-klassf-rakt>.

Os intelectuais da Timbro podem achar o que quiserem, mas ainda estamos diante de uma crise energética e o nosso uso de energia não deve apenas tornar-se mais eficaz, mas, antes de tudo, ele deve diminuir. Nesse contexto, o tráfego aéreo não é recomendável como forma de transporte em massa, uma vez que não há outra forma de transporte que requeira mais uso de energia do que essa. O fato de o nível de tráfego aéreo atual ser incompatível com os objetivos climáticos do governo sueco se torna quase um detalhe nesse contexto⁶⁶.

É surpreendente o quanto é difícil para algumas pessoas manter duas ideias ao mesmo tempo na cabeça. Levar a crise climática e energética a sério significa que o tráfego aéreo precisa perder seu *status* de superioridade na estrutura de poder do trânsito (os voos são a única forma de transporte em massa que não é taxada). Essa é uma ideia. A outra é que os voos baratos expandiram as oportunidades de lazer para um segmento grande da classe trabalhadora europeia. Nós sabemos disso. Porém, mesmo que os voos baratos tenham trazido benefícios para as classes trabalhadoras nos países ricos, a maior parte das pessoas do planeta jamais será capaz de voar com regularidade, ou mesmo alguma vez. Ainda assim, segundo a Timbro, questionar as viagens aéreas significa questionar a liberdade humana e o direito de ir e vir.

A Timbro é bastante ousada ao assumir o papel de defensora da classe trabalhadora sueca. Se o papo sobre o “desprezo classista” fosse sério, a Timbro estaria lutando por meios de

66 Peter Larsson, “Flygets gräddfil måste ses över” [A pista VIP para a aviação deve ser avaliada], *Nyheter från KTH*, 14 fev. 2011. Disponível em: <https://www.kth.se/aktuellt/nyheter/flygets-graddfil-maste-ses-over-1.78448>.

transporte sustentáveis que fossem acessíveis financeiramente para pessoas de baixa renda. Uma política climática e energética com consciência de classe não consiste na defesa do tráfego aéreo, mas, sim, na criação de alternativas práticas – para todas as pessoas.

6.4. UM TIPO ESTRANHO DE LIBERDADE

Que tipo de liberdade as viagens aéreas permitem? Já tratamos do paradoxo no qual o mito da liberdade relacionada com o automóvel anda de mãos dadas com um enorme aparato de controle social. O mesmo pode ser dito para o avião. Voar também traz um mito de liberdade, mas os aviões e aeroportos estão sujeitos a regras e regulamentos ainda mais rígidos que aqueles dos carros e rodovias (mesmo que isso pareça quase impossível). Dizem para você o que você pode ou não comer e beber; suas malas passam pelo raio-X e são revistas; o conteúdo de sua mala de mão – e, por consequência, sua vida privada – é exposto a completos estranhos; seu corpo é despido, vistoriado e supervisionado por verificações de segurança e você é forçado a passar por identificação pessoal biométrica. Em breve, até mesmo nossas intenções e pensamentos serão registrados na forma de indicadores psicofísicos de estresse e ansiedade (temperatura corporal, respiração e ritmo cardíaco) e serão comparados com indicadores “característicos de terroristas”⁶⁷. Enquanto isso, os avisos constantes nos aeroportos

67 Allison Barrie, “Homeland Security Detects Terrorist Threats by Reading Your Mind” [Departamento de Segurança Interna detecta ameaças terroristas a partir da leitura de sua mente], *Fox News*, 23 set. 2008. Disponível em: <https://www.foxnews.com/story/homeland-security-detects-terrorist-threats-by-reading-your-mind>.

para que você vigie suas malas criam uma atmosfera de medo e incerteza. Por que aquele homem deixou sua mala? Por que o detector de metal está apitando? Por que os funcionários estão com uma aparência tão cética? Será que fiz algo de errado? Será que a pessoa do meu lado irá me furtar? Será que aquela pessoa ali é uma contrabandista de bombas? Não só os comportamentos “suspeitos” ou as bagagens que podem levar à intervenção das forças de segurança, mas também aquilo que você diz pode ser usado contra você. O sociólogo britânico Steve Woolgar resalta que um aeroporto é um dos poucos lugares no mundo no qual uma piada pode levá-lo direto para a cadeia⁶⁸.

Contudo, o aparato de controle não se encerra no aeroporto. Ele o segue por toda a viagem até o último canto do avião. As luzes sobre sua cabeça e os anúncios sonoros lhe dizem o que fazer: *Levante-se! Sente-se! Aperte os cintos de segurança! Peça algo para beber! Coma! Olhe pela janela enquanto o capitão descreve a vista!* Para cada momento, há uma previsão, e a única forma de aproveitar a viagem é se adaptar. Tendo em vista a forma desumana dos assentos de avião, porém, encontrar-se preso ao chão parece não ser uma má ideia.

Devido à autodisciplina necessária, o filósofo da ciência Christopher Kullenberg descreve, corretamente, as viagens de avião como uma experiência de desconforto constante⁶⁹. Porém, se tomássemos o argumento dos adeptos da Timbro

68 Christopher Kullenberg, “Flyg, diagram & fylum och Woolgar” [Aviação, diagrama e filo e Woolgar], *Intensifier*, 24 ago. 2008. Disponível em: <http://christopherkullenberg.se/?p=234>.

69 Christopher Kullenberg, “Om vemod och tåg” [Sobre melancolia e trens], *Intensifier*, 3 out. 2009. Disponível em: <http://christopherkullenberg.se/?p=1099>.

ao pé da letra, o voo seria a experiência máxima de liberdade. Parece difícil de acreditar que eles pensem isso. Mas talvez seja o caso, uma vez que até a ex-ministra do Transporte sueco, Åsa Torstensson, elevou a ideia de voar à pura liberdade⁷⁰. Isso levanta uma questão interessante: que tipo de liberdade é compatível com um aparato de controle que seria impensável em qualquer outro lugar?

Em geral, as pessoas defensoras do tráfego aéreo não conseguem explicar o porquê de elas parecerem considerar as viagens de avião para as Ilhas Canárias ou para o Chipre mais importantes do que viagens de trem para a Bulgária ou para a Espanha. Também é curioso que a maioria delas seja forte defensora do livre mercado, considerando que o tráfego aéreo recebe vantagens na estrutura de poder do trânsito, o que torna qualquer noção de “livre mercado” absurda. De todo modo, nossos hábitos de férias terão de mudar, à luz da crise climática e energética. Ainda bem que voar nunca foi a única maneira de viajar e relaxar, e nunca vai ser. Existe liberdade para além do avião.

* * *

O futuro exige que desenvolvamos uma nova compreensão de tempo. Está em nossas mãos perceber o potencial completo de tal compreensão. Viajar para longe pode levar mais tempo, mas esse tempo adicional de que vamos precisar pode, facilmente, ser adquirido a partir de cortes em todos os deslocamentos que temos de fazer no nosso dia a dia. Trabalhar menos horas

70 Åsa Torstensson, “För mig är flyget ren och skär frihet” [Para mim, a aviação é a pura liberdade], *Newsmill*, 19 fev. 2010.

e percorrer distâncias mais curtas para liberar tempo para uma viagem de trem mais longa dificilmente significa uma perda de qualidade de vida. Na verdade, isso é algo de que todos nos beneficiaremos.

Considerando que a duração de uma viagem corresponde à distância percorrida, também iremos experimentar nossos arredores de formas novas. Percorrer longas distâncias em alta velocidade nos torna alheios a uma série de coisas. Wolfgang Sachs descreve isso bem em seu livro *For Love of the Automobile* [Por amor ao automóvel]: “Para um olhar ávido por distância, o espaço vívido da vizinhança imediata se degenera em meras vias de passagem, em um espaço morto entre o início e o fim; o objetivo é conseguir ultrapassar esse espaço com a menor perda de tempo possível”⁷¹.

O livro de Sachs é uma história cultural da direção de carros. Muitos de seus aspectos são aplicáveis para voos também. Tudo que está perto parece não merecer nossa atenção; tudo o que importa é a promessa esperando no horizonte. O culto à automobilidade nos leva a esquecer a floresta atrás de nossa casa, o lago ao qual se chega de bicicleta, ou o bar da vizinhança com apresentações de bandas talentosas. Precisamos de uma mudança drástica nas prioridades: a acessibilidade deve valer muito mais do que a mobilidade. Tudo o que for importante em nossas vidas deve ser acessível localmente. O movimento constante não pode ser um requisito para satisfazermos nossas necessidades.

71 Wolfgang Sachs, *For Love of the Automobile: Looking Back into the History of Our Desires* [Por amor ao automóvel: revendo a história de nossos desejos] (Berkeley: University of California Press, 1992), p.190.

Os horários de trabalho não podem ser reduzidos e opções locais para férias não podem ser criadas sem mudanças sociais fundamentais. Felizmente, existem exemplos históricos inspiradores. Quando, graças ao movimento de trabalhadores, todas as pessoas na Suécia ganharam o direito a férias, numerosas possibilidades locais surgiram. Trabalhadores criaram centros de turismo com chalés de madeira pitorescos. Um exemplo particularmente belo é o Larsborda Strand, no distrito de Farsta, em Estocolmo. Situado em uma floresta de carvalhos, próximo ao lago Drevviken, está próximo à cidade, é acessível a todas as pessoas e é ecologicamente mais sustentável do que quase qualquer outra opção de destino de férias. Jardins urbanos também proporcionam um oásis pacífico para muitos de seus residentes, permitindo-lhes trabalhar a terra e aproveitar os aromas da natureza.

Em uma sociedade que cultua o mamute da automobilidade, muitos desses oásis têm sido destruídos⁷². Como uma cidade populacionalmente densa é mais eficiente energeticamente do que uma com população esparsa, o princípio da “densificação” tornou-se um ponto-chave do planejamento urbano moderno. A densificação sozinha, contudo, dificilmente irá resolver nossos problemas energéticos – especialmente quando o mote for usado para construir nos lugares errados pelos motivos errados⁷³.

72 Erik Berg, “Förtätning i praktiken” [Intensificação urbana na prática], *Approximation*, 23 jan. 2010. Disponível em: <http://approximationer.blogspot.com/2010/01/fortatning-i-praktiken.html>.

73 Erik Berg, “Truman City: A Critical Look at the Discourse of Densification” [A cidade de Truman: uma visão crítica sobre o discurso da densificação], *Carbusters*, 14 abr. 2010. Disponível em: <http://carbusters.org/2010/04/14/truman-city/>.

Cada projeto de construção deve ser planejado de forma muito cuidadosa para garantir que irá, de fato, trazer vantagens para o uso energético e para o meio ambiente. Caso contrário, será o Robin Hood às avessas: uma redistribuição de riqueza de baixo para cima⁷⁴.

Muitos de nós amam a vida urbana, mas isso não significa que todos ficamos chapados com concreto ou não temos necessidade de lazer e férias. Opções inteligentes para o clima deveriam fazer parte da vida urbana tanto quanto o entretenimento e os encontros sociais. “Classismo” é não oferecer tais oportunidades. É particularmente irônico que as pessoas que construíram suas casas de luxo sobre os sonhos destruídos de férias do movimento de trabalhadores irão continuar voando regularmente – independentemente do custo.

* * *

Tanto dirigir quanto voar levam a uma desconsideração de todos os detalhes curiosos que interrompem a monotonia da vida cotidiana. Uma percepção que precisa se adaptar a velocidades cada vez maiores demanda um ambiente controlado, para que a mente consiga acompanhá-las – um ambiente que facilita o tráfego de carros e, portanto, se coloca em contraste direto com aquele que estimularia pedestres e ciclistas. Wolfgang Sachs descreve como a velocidade afeta a relação com nosso ambiente:

As pessoas que caminham (e pedalam) amam o pequeno e o incidental. Elas se sentem bem quando as fachadas dos prédios

74 Janna Roosch, “Förslaget: utplåna Ingers drömsluga” [A proposta: aniquilar a cabine dos sonhos de Ingers], *Mitt i Söderort Farsta*, 2 fev. 2010.

são diferentes, quando seus olhos podem vagar pelas árvores, jardins e sacadas, onde existem pessoas para conhecer ou observar, onde elas podem demorar-se, participar e envolver-se, onde uma multiplicidade de impressões e estímulos podem ser experimentados durante seu curto caminho [...]. A situação é completamente diferente para as pessoas que dirigem: elas detestam surpresas e demandam previsibilidade; apenas a monotonia continuada lhes dá segurança; apenas avisos grandes conseguem capturar sua atenção; apenas as rotas retas, largas e sem grandes acontecimentos garantem a passagem rápida e sem interrupções. A pessoa que dirige carros tolera a variedade apenas no ritmo dos quilômetros, enquanto, para as que caminham, o espaço feito para conformar-se à velocidade é impessoal e entediante.⁷⁵

Os dois paradigmas não podem ser conciliados. Estimular a proximidade vai contra a monótona automobilidade e, infelizmente, nossas cidades são mais caracterizadas pela última. Elas foram destruídas pela separação de funções e pelo planejamento urbano à luz do SCAFT. Nossa resposta a esse cenário, antes de tudo, não pode ser a de repetir os erros que permitiram sua ocorrência. O princípio da densificação, por exemplo, não pode se tornar o novo modelo, excluindo todos os outros. De fato, nossa resposta deve consistir em uma variedade de abordagens e na compreensão de que uma única solução não existe.

* * *

75 Sachs, *For the Love of the Automobile*, p.191-2.

Vamos voltar, mais uma vez, para as cinzas que levaram à proibição de voos pela Europa. Como já vimos, a vida não parou, mesmo que alguns neoliberais tenham tentado fazer com que parecesse que era o caso. Na verdade, a emergência da situação levou a uma variedade de ideias intrigantes e experimentos, o que tornou claro que a disrupção de tamanhas proporções não significou uma ameaça para a sociedade, e sim ofereceu uma oportunidade. Não importa o quanto os neoliberais fetichistas do tráfego aéreo ficaram falando sobre o “Talibã ambientalista”, a erupção do Eyjafallajökull provou que estamos muito mais bem equipados para as transformações sociais necessárias do que a maioria de nós pensava.

No México, o termo *sociedade civil* pode ser atribuído às consequências do terremoto que impactou a capital em 1985. Quando os militares foram alocados para proteger as áreas ricas contra saques e enquanto os auxílios governamentais não chegavam para as pessoas, a raiva e a frustração populares logo se transformaram em impressionantes projetos solidários auto-organizados. Alternativas de caráter amplo ao controle estatal foram estabelecidas nas bases. Também pudemos vislumbrar um pouco disso nas consequências da erupção do vulcão Eyjafallajökull, quando as mídias sociais foram amplamente usadas para organizar o transporte de viajantes ilhados⁷⁶.

76 Karin Turfell, “Strandsata lifar på Facebook” [Pessoas ilhadas pedem carona pelo Facebook], *Svenska Dagbladet*, 16 abr. 2010. Disponível em: http://www.svd.se/nyheter/inrikes/strandsata-lifarpa-facebook_4576139.svd; Martin Gelin, “De sociala medierna visar sin verkliga styrka under flygstoppet” [Redes sociais mostram sua força durante a paralisação da aviação], *Newsmill*, 17 abr. 2010. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20100420062248/http://www.newsmill.se/artikel/2010/04/17/de-sociala-medierna-visar-sin-verkliga-styrka-under-flygstoppet>.

O sociólogo Karl Palmås sintetizou a mensagem relacionada da seguinte forma: “A coisa boa da história das cinzas foi que ela nocauteou um desenvolvimento tecnológico importante. E, quando um desenvolvimento tecnológico importante – e as práticas relacionadas a ele – é nocauteado, a humanidade, necessariamente, move-se para novas direções”⁷⁷.

⁷⁷ Karl Palmås, “Upprymdheten inför det Reals inbrot” [O entusiasmo da intrusão do Real], *99, our 68*, 17 abr. 2010. Disponível em: <http://www.isk-gbg.org/99our68/?p=406>.

VELOCIDADE E DISCIPLINA

A confiança é boa; o controle é melhor.

— Vladimir Lênin e Ronald Reagan





Abordamos o aparato de controle que a estrutura de poder do trânsito exige para funcionar. Ele coloca os meios de transporte e as pessoas em diferentes categorias, hierarquicamente organizadas. É importante tornar essas hierarquias visíveis e enfatizar as diferenças de classe decorrentes do uso de certos modos de transporte. As ligações entre transporte e classe são essenciais para a estrutura de poder do trânsito. Os automóveis são dirigidos principalmente por homens brancos, bem remunerados e de meia-idade, viajando sozinhos. Os automóveis recebem a maioria dos recursos e a maior parte do espaço disponível na estrutura de poder do trânsito. Referir-se a um motorista estereotipado tem seus problemas, mas também serve a um propósito didático: ilustra como os privilégios são divididos em nossa sociedade e como isso é expresso no trânsito. Os jovens não têm permissão para dirigir. As pessoas pobres não

podem se dar ao luxo de dirigir (e muitas vezes também não ganham o suficiente para usar o transporte público). Os idosos não podem percorrer longas distâncias a pé ou de bicicleta. Em termos globais, os cidadãos de alguns países têm condições de viajar por todo o mundo, enquanto outros dificilmente podem deixar seu país de origem.

Em um livro sobre transporte, não podemos evitar levantar a questão do que realmente significa o “direito à livre circulação”. Nossas cidades e nossos Estados-nação são caracterizados por fronteiras e barreiras de todos os tipos. Na cidade, são os recursos econômicos que determinam o direito de circulação. Isso também é válido para viagens internacionais, mas com um fator político adicional: enquanto as pessoas com passaporte sueco podem viajar para qualquer lugar que quiserem, desde que possam pagar, a Fortaleza Europa é cercada por muros cada vez mais altos, negando às pessoas com passaportes “errados” (ou sem eles) o mesmo direito. Muitos europeus escolhem como destino de férias países cujos cidadãos são rejeitados como refugiados nas fronteiras europeias.

Nos sistemas de transporte público da Europa, evasores e imigrantes sem documentos tornam-se vítimas das mesmas inspeções. Isso ilustra o quão estreitamente relacionadas estão as diferentes formas de controle de movimento. Afinal, a Fortaleza Europa não apenas protege suas fronteiras externas com muros, mas também faz com que os fiscais de bilhete persigam “imigrantes ilegais” nos transportes públicos. Isso prova o quão fortemente o controle de imigração, e, portanto, a negação do direito à livre circulação, está ligado à estrutura de poder do trânsito. A estrutura de poder do trânsito não apenas nega às pessoas o direito de se deslocar entre diferentes países.

Dadas as realidades econômicas, também nega à maioria da população mundial o uso de dois dos meios de transporte mais valorizados: o automóvel e o avião. O fato de nenhum deles ser inteligente para o clima confirma que o estilo de vida propagado no Ocidente, inseparável do paradigma da automobilidade, é a razão da atual crise climática. As principais vítimas dessa crise, é claro, são as pessoas excluídas das sociedades ocidentais. Enquanto isso, o aquecimento global as leva a fugir de seus países de origem em número cada vez maior⁷⁸.

7.1. O COMPLEXO INDUSTRIAL DE SEGURANÇA

Fomos convidados para uma conferência em Praga. A viagem em si não era grande coisa. Voar pela Europa em companhias aéreas de baixo custo tornou-se uma maneira muito popular de matar o tempo. Porém, a viagem ficou interessante quando começamos a prestar atenção nos detalhes.

O dia começou conosco embarcando em um trem do metrô nos arredores de Estocolmo. Para chegar à plataforma, tivemos que pular um portão de segurança instalado pela empresa Gunnebo⁷⁹, com sede em Gotemburgo. Felizmente, nenhum policial perseguindo imigrantes sem documentos estava à vista. Vimos outros passageiros abrindo o portão com seu novo cartão

78 Ian Traynor, “EU Told to Prepare for Flood of Climate Change Migrants” [União Europeia avisa para se preparar para inundação de migrantes das mudanças climáticas], *The Guardian*, 10 mar. 2008. Disponível em <https://www.theguardian.com/environment/2008/mar/10/climatechange.eu>.

79 “Gunnebo tecknar avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)” [Gunnebo assina acordo com Storstockholms Lokaltrafik Inc], *Pressmeddelande från Gunnebo AB*, 10 abr. 2002. Disponível em <http://news.cision.com/se/gunnebo/r/gunnebo-tecknar-avtal-med-ab-storstockholms-lokaltrafik--sl--om-leverans-av-ny-typ-av-entresparrar-till-ett-varde-av-cir,c57959>.

de acesso, que salva todas as suas informações de viagem e pode ser consultado a qualquer momento pela polícia (e ela consulta mesmo). Já na plataforma, fomos filmados por câmeras instaladas pela Dimension Data, ramo de segurança industrial do maior fornecedor de telecomunicações da Ásia, a NTT⁸⁰. Uma vez no trem do metrô, observamos vigilantes trabalhando para uma empresa chamada Securitas, fornecendo-nos uma sensação de “segurança”. Atravessando a ponte para o centro da cidade, vimos câmeras que a IBM instalou acima das faixas dos carros, registrando os números das placas para garantir que todos pagariam a taxa de congestionamento. As mesmas câmeras são usadas para monitorar pessoas nas ruas de grandes cidades como Nova Iorque⁸¹. Antes de embarcarmos no ônibus do aeroporto, entramos no supermercado para pegar algo de beber. O que nos esperava na entrada? Um portão de segurança instalado pela Gunnebo. No aeroporto propriamente dito, fomos conduzidos pelo sistema de controle da Ryanair. Quando encaramos uma muralha de seguranças, vimos que todos eram funcionários da Securitas; nem um único policial à vista. Após duas horas de voo de baixo custo, finalmente pousamos em Praga. Pegamos nossa bagagem, saímos da zona internacional do aeroporto e entramos na República Tcheca – através de um portão de segurança instalado pela Gunnebo. Durante a viagem, discutimos o papel da

80 “SL:s nya nätverk ökar tryggheten för tunnelbaneresenärer” [Nova rede SL:s aumenta segurança para passageiros de metrô], *Pressmeddelande från Dimension Data och SL*, 1 dez. 2006, <http://news.cision.com/se/dimension-data-sverige/t/sl-s-nya-natverk-okar-tryggheten-for-tunnelbaneresenarer,c245798>.

81 “Ett lyckat försök i Stockholm” [Uma tentativa bem-sucedida em Estocolmo], *Informationsblad från IBM om Stockholms biltullar*, 2007. Disponível em: <http://www.ibm.com/ibm/ideasfromibm/se/sv/howitworks/040207/>.

Suécia na guerra do Afeganistão e as empresas que lucram com ela. Quando analisamos isso mais de perto, percebemos que a Gunnebo não apenas construiu portões de segurança para impedir que as pessoas usassem o metrô em Estocolmo, mas também obteve grandes lucros nas zonas de guerra⁸².

Essa é apenas uma das inúmeras histórias que podem ser usadas para ilustrar as principais características de nossa vida cotidiana: clausura, controle, vigilância e cerco, todos cortesia do complexo industrial de segurança. Em seu livro *Cities Under Siege* [Cidades sitiadas], Stephen Graham descreve como as metrópoles nos países ricos servem como laboratórios para o desenvolvimento de tecnologias que depois são exportadas para zonas de guerra no Sul Global⁸³. Mas somos mais do que cobaias. Fazemos parte de uma guerra que se aproxima cada vez mais. Afinal, as tecnologias testadas no Norte Global não são apenas exportadas, mas também usadas para fortalecer as fronteiras da Europa. Elas são usadas para manter afastadas as pessoas indesejadas e suprimir o comportamento indesejado das pessoas que entram. É surpreendente observar as muitas maneiras não previstas pelas quais os sistemas de controle e vigilância testados na Europa são usados em todo o mundo. O blogueiro Guldviske escreve: “Os portões do sistema de metrô de Estocolmo agora servem a um duplo objetivo. Eles não apenas

82 “Produktblad från Gunnebo AB för Elkosta BLS Defence Barrier K12” [Lista de produtos da Gunnebo Inc para a Elkosta BLS Defence Barrier K12]. Disponível em: <http://www.gunnebo.se/our-offering/perimeter-protection/access-control/boom-barriers/barrier-lift-system/Elkosta%20Barrier%20Lift%20System>.

83 Ver Stephen Graham, *Cities Under Siege: The New Military Urbanism* [Cidades sitiadas: o novo urbanismo militar] (London: Verso, 2010).

regulam o acesso ao sistema de metrô, mas também reforçam a segregação social. Eles se tornaram um ponto de controle, onde os fluxos corporais da cidade são mais fáceis de observar e dividir. Não é necessário apenas um bilhete válido, mas também documentos e comportamento válidos”⁸⁴.

A metrópole é um terreno de conflito constante. Não é uma zona de guerra, mas a guerra não está longe. Durante muito tempo, os militares evitaram as cidades ou se limitaram a sitiá-las. Hoje, a metrópole foi incorporada à lógica da guerra. O conflito armado é apenas um aspecto dessa lógica e as rivalidades entre as superpotências lembram o trabalho policial. Ninguém está preocupado com vitória ou derrota. O objetivo não é estabelecer a paz ou (re)estabelecer uma ordem política específica. Todas as atividades são simplesmente operações de segurança, e o fio vermelho do setor de segurança conecta Estocolmo diretamente a Bagdá. A guerra não tem mais começo nem fim; tornou-se uma série de microações. Existem muitos exemplos: leis para monitorar o tráfego de dados (com siglas que suscitam medo, como FRA, Ipred e ACTA); o embaçamento das fronteiras entre policiais, militares, patrulhas de fronteira e empresas de segurança privada; a mecanização da responsabilidade. Uma nova política de segurança envolveu o mundo. Um artigo no blog *Fragment* descreve a interação entre Estado e capital no complexo industrial de segurança:

A segurança se tornou uma mercadoria. Como tal, é negociada, independentemente de haver ou não uma necessidade real. As

84 “Tunnelbanans biopolitik” [A biopolítica do metrô]. Disponível em: <https://guldviske.se/2010/02/16/tunnelbanans-biopolitik/>.

empresas de segurança são motivadas por interesses de lucro e estão sempre à procura de novos mercados [...]. Isso não deve ser entendido puramente de forma mecânica. Não é que essas empresas existam apenas para explorar os medos das pessoas. Isso seria uma análise muito banal. As empresas de segurança são apenas outro efeito da mercantilização da segurança. É fácil acreditar que devemos monitorar nosso ambiente para sobreviver.⁸⁵

O artigo evidencia os problemas dos Estados-nação terceirizando o monopólio da violência para empresas privadas, como a Securitas. Ao mesmo tempo, nós, o povo, somos responsáveis por nossa segurança pessoal. Tudo isso além do fato de nunca termos sido monitorados tão detalhadamente como somos hoje. Ainda assim, as demandas são claras: *Mude para um condomínio fechado! Exija câmeras de segurança no seu bairro! Tranque suas portas! Denuncie comportamentos suspeitos!*

Desde 2003 (mesmo ano em que a invasão do Iraque começou), o Departamento de Segurança Interna dos Estados Unidos supervisiona a indústria de segurança do país. O departamento foi fundado para fortalecer a defesa civil do país e apoiar as operações militares lideradas pelo Departamento de Defesa. Ele teve acesso a todos os dados do serviço de imigração. Logo a “bolha da Segurança Interna” tornou-se uma das indústrias de crescimento mais rápido dos Estados Unidos: “a segurança

85 Fredric Skargren, “Kollektivtrafik under hård press” [Transporte público sob forte pressão], *Fragment*, 24 set. 2010. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20101017030641/http://www.frangere.se/2010/09/24/kollektivtrafik-under-hard-press/>.

nacional pode ter atingido o estágio que o investimento na Internet atingiu em 1997. Naquela época, tudo o que você precisava fazer era colocar um ‘e’ na frente do nome da sua empresa e seu IPO deslancharia. Agora você pode fazer o mesmo com ‘seg’”⁸⁶.

As empresas pertencentes ao complexo industrial de segurança não estão muito preocupadas com a segurança. Elas estão preocupadas com dinheiro. É por isso que não têm vergonha de vender a você as porcarias mais inúteis e ficam felizes quando nos sentimos ameaçados e queremos nos sentir “seguros”. Elas também garantem que nenhum de seus sistemas de segurança funcione perfeitamente, para manter uma demanda constante por versões atualizadas. A sobreposição da necessidade de lucro com a “política repressora” forma a base do *boom* da indústria de segurança que testemunhamos hoje.

Os defensores da sociedade “racional” e “moderna” ficam em apuros sempre que solicitados a explicar os benefícios reais do complexo industrial de segurança. Nem o maravilhoso mercado, que deve, como resultado do estímulo à concorrência, produzir bens magníficos e garantir que todos os recursos cheguem aonde são necessários, nem a política liberal-democrata, sensível e perceptiva, podem controlar sua própria destrutividade, uma vez que tudo é determinado pela maximização de lucros e votos. Os políticos sempre tentam parecer ocupados, mesmo quando todos seríamos beneficiados se não fizessem absolutamente nada. Quem lucra com o complexo industrial de segurança sabe disso e também sabe como usar isso em proveito próprio. E nós,

86 Daniel Gross, “The Homeland Security Bubble” [A bolha da Segurança Interna], *Slate*, 1 jun. 2005, <http://www.slate.com/id/2119866/>.

os meros mortais? Ficamos com governos reeleitos e dívidas com as empresas de segurança.

No livro de Bruce Schneider, *Beyond Fear* [Além do medo], o processo que esboçamos é descrito como um “teatro de segurança”. O termo refere-se a todas as medidas empregadas para proporcionar uma sensação de segurança, sem realmente tornar algo mais seguro. O teatro de segurança utiliza a discrepância entre risco percebido e risco real. Como o risco real em que estamos inseridos nunca pode justificar todas as medidas de segurança atuais, os políticos e o setor de segurança têm um interesse especial no risco percebido⁸⁷.

Para tornar isso mais concreto, podemos dar uma olhada nos políticos burgueses responsáveis pelo sistema de transporte público de Estocolmo. Eles estão fazendo um trabalho terrível. Um motivo é que são simplesmente incompetentes. Outro motivo é que acreditam firmemente na redução de impostos. Como resultado, não há fundos para melhorias reais. Os políticos gostam de culpar a evasão tarifária, é claro, enquanto desperdiçam os recursos limitados que têm em mais barreiras e fiscais de bilhete. Isso lhes permite parecer durões, enquanto possibilitam que as empresas de segurança encham ainda mais suas contas bancárias. Os políticos ganham votos, as empresas de segurança obtêm lucros e nós, que viajamos de transporte público e financiamos o teatro de segurança, perdemos.

* * *

87 Ver Bruce Schneier, *Beyond Fear: Thinking Sensibly about Security in an Uncertain World* [Além do medo: pensando de forma sensata sobre segurança em um mundo incerto] (New York: Copernicus, 2003).

Os sistemas de vigilância automatizados têm de tudo, desde *softwares* altamente desenvolvidos até câmeras sofisticadas. Eles mudaram as políticas de segurança radicalmente. A responsabilidade é cada vez mais mecanizada. Em muitos casos, não são mais pessoas que avaliam riscos, mas programas de computador. O efeito é semelhante ao do uso de *drones* na guerra: se você procura alguém que seja o responsável, geralmente procura em vão. O mesmo acontece quando a questão de saber se um determinado comportamento é suspeito ou não é deixada para os desenvolvedores de *softwares* decidirem. Para escrever os algoritmos de segurança global, enormes quantidades de dados precisam ser analisadas. As políticas de segurança modernas se concentram na prevenção. A mineração de dados é usada para produzir sociogramas destinados a detectar comportamentos indesejáveis. A escolha do adjetivo aqui não é aleatória: as máquinas não conseguem determinar se sua ação é *criminosa* ou não, elas sabem apenas o que é *indesejável*.

Os políticos burgueses e seus lacaios intelectuais enfatizam repetidamente que existe uma conexão entre as cidades suecas e Cabul⁸⁸. Eles estão perfeitamente certos: o que é praticado em Cabul é preparado na Suécia. Os políticos ordenam, a Gunnebo entrega. O Estado compra, o capital lucra. Pagamos e estamos sob vigilância.

88 Claes Arvidsson, “Afghanistan handlar också om Nordstan” [O Afeganistão também diz respeito ao shopping Nordstan], *Svenska Dagbladet*, 1 nov. 2010. Disponível em: http://www.svd.se/opinion/ledarsidan/afghanistan-handlar-ocksa-om-nordstan_5600047.svd.

7.2. A SOCIEDADE NUCLEAR

Os meios de transporte futuros geralmente são discutidos sob o véu da “tecnologia neutra”. Apesar de todo o falso elogio ecológico, questões cruciais, como aquelas sobre fontes de energia, são deixadas de lado. Ninguém ousa imaginar um futuro sem expansão e crescimento. Mas os desafios colocados pelo transporte nunca podem ser resolvidos tecnologicamente; eles precisam ser resolvidos politicamente. Qualquer tecnologia usada em larga escala é resultado de decisões políticas. Algumas protegem a lei do mais forte (o automóvel), outras promovem a centralização (a indústria do petróleo e a indústria nuclear). Herbert Marcuse descreveu o problema em *A ideologia da sociedade industrial: o homem unidimensional*: “Em face das particularidades totalitárias dessa sociedade, a noção tradicional de ‘neutralidade’ da tecnologia não mais pode ser sustentada. A tecnologia não pode, como tal, ser isolada do uso que lhe é dado”⁸⁹.

A indústria do petróleo fez uso exemplar do fato de que priorizar determinadas tecnologias pode determinar o desenvolvimento social por décadas. André Gorz explicou isso em seu texto “A ideologia social do automóvel”:

Os magnatas do petróleo foram os primeiros a perceber o ganho que poderia ser extraído da difusão em larga escala do automóvel: se o povo pudesse ser levado a circular em carros a motor, poderiam vender-lhe o combustível necessário à sua

89 Herbert Marcuse, *A ideologia da sociedade industrial: o homem unidimensional*, tradução de Giasone Rebuá, 4a ed. (Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973), p.19.

propulsão. Pela primeira vez na história as pessoas passariam a depender de uma fonte mercantilizada de energia para sua locomoção. Haveria tantos clientes para a indústria de petróleo quanto houvesse motoristas – e, uma vez que haveria tantos motoristas quanto houvesse famílias, a população inteira se transformaria em cliente dos magnatas do petróleo. O sonho de todo capitalista estava a ponto de se realizar: todos iriam depender, para suas necessidades diárias, de uma mercadoria monopolizada por uma única indústria.⁹⁰

A dependência do automóvel e, portanto, do petróleo, nos tornou dependentes de um oligopólio composto por um punhado de empresas. Uma tecnologia dependente do petróleo é necessariamente uma tecnologia centralizada, pois a extração de petróleo requer uma estreita colaboração entre Estado e capital. Isso geralmente é esquecido quando as pessoas discutem os problemas da indústria do petróleo. Mas os danos ambientais e o pico do petróleo estão longe de ser os únicos aspectos que justificam preocupação. O centralismo decorrente de nossa dependência do petróleo é um enorme problema político e precisamos levantar a questão de como a indústria do petróleo pode ser substituída.

Para as pessoas que se apegam à necessidade de crescimento – e, portanto, ao aumento do uso de energia –, a energia nuclear parece ser a melhor solução. Para pessoas que favorecem políticas de energia sustentáveis, este não é o caso. Primeiro,

90 André Gorz, “A ideologia social do automóvel”, em: Ned Ludd (org.), *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*, tradução de Leo Vinicius (São Paulo: Conrad, 2004 (Coleção Baderna)), p.76.

o urânio é um recurso limitado, assim como a energia fóssil. Segundo, a energia nuclear ameaça a vida e a questão dos resíduos nucleares está longe de ser resolvida.

Na década de 1970, um economista francês que trabalhava para o departamento de energia do governo escreveu um livro sobre energia nuclear no qual descreveu a sociedade nuclear como uma “sociedade de policiais”. Alguns dias depois, ele foi demitido⁹¹. Seu argumento era que a dependência da energia nuclear prejudica a auto-organização. Acreditamos que ele estava certo: com todo o respeito às cooperativas anarquistas, o autor e ativista Chris Carlsson fez uma pergunta justa quando se questionou se realmente iríamos querer que eles operassem centrais nucleares.

Embora as consequências sociais da energia nuclear sejam enormes e óbvias, a energia nuclear também é discutida principalmente como um problema tecnológico, não político. No entanto, mesmo em nível tecnológico, fica claro como a energia nuclear é antidemocrática, pois a toda hora nos é explicado que ela é complexa demais para que as decisões relevantes sejam deixadas para os leigos.

No final das contas, todas essas questões convergem para uma questão fundamental: em que tipo de sociedade queremos viver? A energia nuclear é a expressão de uma ideologia política específica. O físico americano Alvin Weinberg a comparou com um pacto faustiano com o diabo: a humanidade paga por energia inesgotável com a promessa de proteger eternamente

91 André Gorz, *Ecology as Politics* [A ecologia como política] (Boston: South End, 1980), p.109.

sua fonte⁹². Esta é a verdade oculta da energia nuclear: exige estabilidade social eterna e força todas as sociedades futuras a adotar as premissas da existente. O petróleo e a energia nuclear não apenas ameaçam nossas vidas, mas também os *fundamentos políticos* de nossas vidas.

Existem inúmeras possibilidades de ganhar energia de maneiras ecologicamente sustentáveis, sem a necessidade de centralização. Isso também se aplica aos meios de transporte. “Energia verde” não é suficiente como um *slogan*. As implicações políticas devem ser consideradas: certas formas de energia requerem centralismo e governo de especialistas, ou permitem descentralização e democracia?

A transição para formas sustentáveis de energia requer a vontade de reduzir radicalmente nosso uso de energia. A maior crise energética que estamos enfrentando não tem nada a ver com o pico do petróleo ou outras faltas de recursos. Antes, diz respeito à nossa *necessidade* de energia. Vamos citar Ivan Illich: “A crise energética não pode ser superada por mais insumos energéticos. Ela só pode ser dissolvida, juntamente com a ilusão de que o bem-estar depende do número de escravos de energia que um homem tem sob seu comando. Para isso, é necessário identificar os limiares além dos quais a energia corrompe e fazê-lo por um processo político que articula a comunidade na busca de limites”⁹³.

As consequências negativas do uso atual de energia não são apenas óbvias no transporte, mas também na agricultura. O ecologista humano Alf Hornborg argumenta que, se considerarmos

92 Ibid, p.108.

93 Ivan Illich, *Energy and Equity* (London: Marion Boyers, 2009), p.22.

toda a energia usada na agricultura moderna, e não apenas o horário de trabalho do agricultor, ela é menos eficiente em termos de energia do que a agricultura pré-industrial. Vinte anos atrás, um estudo chegou à conclusão de que a produção de leite na Inglaterra correspondia a apenas 37% da energia investida nela⁹⁴. Números semelhantes se aplicam ao tráfego de carros. Como vimos, quando consideramos o tempo e o esforço necessários para possuir e operar um carro, ele nos leva apenas a oito quilômetros por hora⁹⁵.

Exigir que se reduza drasticamente nosso uso de energia não tem nada a ver com tecnofobia. É apenas baseado nas ideias de que uma crise energética não pode ser evitada e que a tecnologia neutra não existe. Algumas tecnologias são ruins para nós e é nossa responsabilidade comum escolher as que não são. O assunto é importante demais para ser deixado para a escolha individual. Não queremos uma sociedade de policiais e também não queremos tecnologias que destruam os fundamentos de nossas vidas.

94 Erik Berg, “Det ekologiskt ojämna utbytet” [A troca ecologicamente injusta], *Approximation*, 15 dez. 2009. Disponível em: <http://approximationer.blogspot.com/2009/12/detekologiskt-ojamna-utbytet.html>.

95 Mugenyi e Engler, *Stop Signs*, p.17.

08

SOFRENDO NO TRÂNSITO

Pavimentaram o paraíso, e puseram um estacionamento.

— Joni Mitchell

Neste livro, enfatizamos o princípio da acessibilidade como um orientador da mudança social. Além disso, também criticamos as longas viagens ao trabalho por três razões: primeiro, uma sociedade construída sobre o transporte permanente de mercadorias e de mão de obra exige uma quantidade de energia enorme; segundo, o sistema de tráfego que essa sociedade requer destrói nossas cidades; terceiro, é muito doloroso ficar preso no trânsito durante grande parte do nosso dia, especialmente quando nem somos recompensados por isso – mesmo que o trajeto casa-trabalho seja parte do dia a dia do trabalho, ele não é tratado como tal.

Para muitas pessoas, o desprazer associado ao deslocamento casa-trabalho e trabalho-casa é motivo suficiente para que odeiem o trânsito como um todo. A felicidade humana tornou-se um tópico muito recorrente de pesquisas nos últimos anos. O jornal *The New York Times* escreveu que “as atividades diárias mais associadas à felicidade são sexo, socialização depois do trabalho e jantar com outras pessoas. A atividade diária mais prejudicial para a felicidade é o deslocamento no trânsito para o trabalho”⁹⁶.

Muitas pessoas descrevem esse trajeto até o trabalho como a pior parte de seus dias. É um ritual terrível, ao qual aparentemente nunca nos acostumamos. Existem algumas rotinas tediosas para as quais a gente pode se preparar, mas com o trânsito a gente nunca sabe *exatamente* o que vai acontecer. O fluxo do trânsito nunca para, mas nunca é o mesmo.

96 David Brooks, “The Sandra Bullock Trade” [A negociação de Sandra Bullock], *New York Times*, 29 mar. 2010. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2010/03/30/opinion/30brooks.html>.

Nas palavras do psicólogo Daniel Gilbert, “o trânsito é um tipo diferente de inferno a cada dia”⁹⁷. No entanto, o deslocamento da casa ao local de trabalho não é apenas um inferno diferente a cada dia. Para além disso – como Goethe já havia observado –, existem semelhanças com os jogos de azar: há vencedores e perdedores. Mas, no caso desse deslocamento diário, quem são os vencedores? E por quê? E ao custo de quem?

A geógrafa cultural Erika Sandow explorou essas questões em um estudo intitulado *On the Road: Social Aspects of Commuting Long Distances to Work* [Na estrada: aspectos sociais de longos percursos casa-trabalho], em que investiga os deslocamentos para o trabalho com um enfoque especial nas relações de gênero⁹⁸. O estudo é altamente relevante pela simples razão de que as distâncias percorridas a trabalho na Europa estão constantemente aumentando, e não há indicativo de que essas tendências mudarão tão cedo. Hoje, mais de 15% dos cidadãos da União Europeia gastam, pelo menos, duas horas indo e voltando do trabalho todos os dias. Sandow define um trajeto de longa distância como aquele de 45 minutos ou mais, em um sentido.

Pessoas que se deslocam por longas distâncias para trabalhar e, conseqüentemente, para retornar às suas casas, podem ver vantagens em suportar esse tipo de rotina: trabalhos e salários melhores, mais diversão no trabalho. Tais deslocamentos

97 Jonah Lehrer, “Commuting” [Percurso casa-trabalho], *The Frontal Cortex*, 30 mar. 2010. Disponível em: <http://scienceblogs.com/cortex/2010/03/30/commuting/>.

98 Siehe Erika Sandow, *On the Road: Social Aspects of Commuting Long Distances to Work* [Na estrada: aspectos sociais de longos percursos casa-trabalho], Umeå universitet: Kulturgeografiska institutionen, 2011. Disponível em: <http://www.avhandlingar.se/avhandling/a3da7332e9/>.

também permitem que as pessoas mantenham suas casas quando encontram um novo emprego. Mesmo assim, essa rotina de deslocamentos tem seu preço – e não falamos só de tempo. Enquanto as mencionadas vantagens são usufruídas por quem realiza os deslocamentos (geralmente homens), o preço é pago por terceiros, especialmente por quem vive com eles (comumente mulheres). Em residências de casais nas quais ambos têm como parte da rotina deslocar-se até o trabalho, a pessoa que percorre uma distância menor (muitas vezes uma mulher) é, também, quem faz a maior parte do trabalho doméstico.

Desde 1970, o número de pessoas na Suécia que viajam para um país diferente a trabalho dobrou. Hoje em dia, o viajante médio percorre uma distância de 16,6 km, mas 50% de todos viajam menos de 8 km. A tendência é óbvia: alguns – homens e mulheres – cobrem distâncias cada vez maiores. Em média, homens viajam para mais longe (19,1 km contra 13,7 km), mas não passam mais tempo no deslocamento em si, já que usam carros com mais frequência. Essencialmente, isso significa que homens têm acesso a um mercado de trabalho mais amplo⁹⁹.

Mesmo que as diferenças de deslocamento entre homens e mulheres tenham diminuído recentemente, elas ainda existem, e estão longe de acabar. Sandow explica isso:

As mulheres continuaram sendo as principais cuidadoras da casa e responsáveis por obrigações domésticas e familiares. Por exemplo, mulheres fazem várias paradas e pequenas tarefas a caminho do trabalho mais frequentemente do que homens. Homens vão ao trabalho de carro com mais frequência

99 Ibid, p.8-11.

que mulheres, enquanto elas usam transporte público. Além disso, as mulheres ainda estão principalmente empregadas em ocupações de baixa renda, tornando o deslocamento de longa distância economicamente menos atraente que para os homens, que geralmente estão em ocupações de melhor renda. Além disso, muitas mulheres trabalham no serviço público, no qual a localização pode permitir uma curta distância de deslocamento ao trabalho.¹⁰⁰

Quando mulheres que moram com parceiros homens comecem a percorrer distâncias mais longas a trabalho, os homens acabam assumindo maiores responsabilidades relacionadas ao lar e às crianças. No entanto, o apoio que homens que percorrem essas longas distâncias recebem das parceiras ainda é maior. Essa é mais uma parte das questões de gênero que é refletida na distância média de deslocamento diário:

Como consequência, a maioria das mulheres com deslocamentos longos a trabalho não sente que tem apoio suficiente e, portanto, experimenta menor satisfação familiar e menos sucesso em seus trabalhos do que as mulheres que viajam distâncias curtas [...]. Como deslocamentos mais longos reduzem o tempo restante para outras atividades diárias, isso geralmente resulta em divisões alteradas entre trabalho remunerado e não remunerado, nas quais o parceiro que não se desloca em função do emprego (geralmente a mulher) reduz suas horas de trabalho remunerado e passa a suportar mais trabalho relacionado à

100 Ibid, p.9.

casa. O parceiro que não se desloca experimenta, assim, uma perda financeira.¹⁰¹

Mesmo que esse trajeto casa-trabalho permita que algumas pessoas deleguem o trabalho doméstico para seus parceiros, isso não significa que elas gostem disso. Estudos mostram que muitas pessoas submetidas a longas viagens para o trabalho sofrem de distúrbios do sono, estresse e desconfortos gerais, físicos e psicológicos¹⁰². Mesmo que o uso do transporte público em vez dos automóveis seja capaz de suavizar esses sintomas, os problemas só desaparecem quando as distâncias a serem percorridas são significativamente reduzidas. Quanto menos tempo as pessoas gastam viajando para o trabalho, mais tempo elas têm para viajar para locais para os quais realmente querem ir.

8.1. OUTRO OLHAR PARA A PSICOLOGIA POSITIVA

Pesquisadores revelaram conexões entre longos deslocamentos para o trabalho e infelicidade. Certo. Mas como esse tipo de pesquisa realmente nos ajuda? Karl Palmås escreve: “Pesquisas sobre felicidade começam com a questão psicológica sobre o que nos proporciona um senso de felicidade e o que não o faz. Na psicologia clínica isso leva à chamada terapia cognitivo-comportamental e à marginalização das tradicionais e ‘lentas’ formas de psicoterapia”¹⁰³.

101 Ibid, p.19.

102 Ibid, p.15-6.

103 Karl Palmås, “Från ‘är du lönsam, lille vän?’ till ‘är du lycklig, lille vän?’” [De “Você é lucrativo, meu amigo?” para “Você é feliz, meu amigo?”], 99, *our* 68, 5 abr. 2010. Disponível em: <http://www.isk-gbg.org/99our68/?p=404>.

Palmãs aponta os problemas da “ideologia da felicidade” e seus imperativos: *Aproveite! Seja feliz e livre!* Ele enfatiza que “liberdade e felicidade não vêm da proibição de as pessoas se sentirem não livres e infelizes”. Em outras palavras, uma obsessão com a felicidade não erradica as causas da infelicidade. Além disso, não se deve apagar a diferença entre felicidade e dever. Existem pessoas que afirmam que perdemos nosso “senso de dever” e nos tornamos escravos do hedonismo. Isso está errado. Na verdade, a felicidade é que se tornou o nosso dever. Quem nunca sentiu a pressão de demonstrar sua felicidade com passos na pista de dança? Quem não conhece a expectativa de sempre estar de bom humor e sempre sentir-se animado para conhecer novas pessoas? Quem nunca se sentiu forçado a assegurar aos outros como seus “projetos novos são incrivelmente fascinantes”? O que uma vez foi um desejo (eu quero ser feliz) tornou-se uma demanda (eu tenho que ser feliz).

No seu livro *Bright-Sided: How the Relentless Promotion of Positive Thinking Has Undermined America* [Do lado positivo: como a incansável promoção do pensamento positivo prejudicou os Estados Unidos], Barbara Ehrenreich revela o caráter afirmativo da psicologia positiva, apontando que esse campo de estudo assume que as pessoas deveriam realmente ser felizes dadas as circunstâncias sociais estabelecidas. Nesse sentido, a psicologia positiva confirma o *status quo* social, em vez de inspirar as pessoas a mudá-lo¹⁰⁴.

104 Barbara Ehrenreich, *Bright-Sided: How the Relentless Promotion of Positive Thinking Has Undermined America* [Do lado positivo: como a incansável promoção do pensamento positivo prejudicou os Estados Unidos] (New York: Metropolitan, 2009).

Apesar do fato de que a felicidade não pode ser forçada, e apesar das tendências conservadoras da psicologia positiva, não há dúvida de que queremos que as pessoas sejam felizes. Um primeiro passo importante seria superar a compreensão estrita de felicidade como um conceito individual (cada pessoa é a arquiteta de seu próprio destino). Em vez disso, a felicidade deve ser vista como um projeto social que desafia as instituições e estruturas que produzem infelicidade. Assim, só poderemos contrariar os ensinamentos dos profetas de “autoajuda”, *coaches* e gurus com um esforço organizado para superar a ansiedade, o medo e a dor. Ehrenreich também consegue imaginar uma versão radical da psicologia positiva: uma que lute pela democracia no local de trabalho e para eliminar a desigualdade econômica na nossa sociedade.

Se o ativismo social realmente contribui para a felicidade, e se realmente levarmos a sério o desejo de fortalecer o senso de coletividade nas nossas cidades, os deslocamentos, especialmente por meio de carros, aparecem como vilões ainda maiores. Afinal, esses deslocamentos não fazem apenas seus passageiros infelizes, mas prejudicam a todos, atingidos e afetados pelo sistema antissocial que o trânsito requer. Vizinhanças adaptadas para o trânsito em massa têm um forte impacto negativo nas relações sociais e na construção de comunidades.

Um estudo que demonstrou esse fato de forma mais impressionante que qualquer outro foi conduzido pelo planejador de tráfego Joshua Hart, em Bristol, na Inglaterra. Hart comparou as relações sociais entre residentes ao longo de três diferentes vias. A conclusão é simples: o automóvel não consegue ter papel central em uma comunidade sem a destruir; em outras palavras, o automóvel e a comunidade não andam juntos.

As três vias que Hart escolheu para analisar em seu estudo tinham volumes de tráfego bem diferentes: na rua Dovercourt passavam 140 carros diariamente, na avenida Filton o número era de 8.420 carros e, na rua Muller, 21.130 carros. Após uma pesquisa extensa e muitas entrevistas, Hart compilou um gráfico que ilustra as relações sociais ao longo de cada rua: na Devencourt, os residentes têm uma média de 5,35 amigos e 6,1 conhecidos; na avenida Filton, a média era de 2,45 amigos e 3,65 conhecidos; e, por fim, na rua Muller, era de 1,15 amigo e 2,8 conhecidos. Os próprios residentes resumiram isso da seguinte maneira:

Rua Dovercourt: “Há realmente um senso de comunidade, nós tomamos conta uns dos outros”.

Avenida Filton: “Não é muito amigável, você mal vê alguém”.

Rua Muller: “As pessoas só vão de seus carros para suas casas”¹⁰⁵.

8.2. A FELICIDADE NO TRÂNSITO DEPENDE DO TRÂNSITO FELIZ

Aumentar a felicidade das pessoas é uma tarefa difícil. O que faz as pessoas felizes, por sorte, não são sempre as mesmas coisas. No entanto, certas coisas parecem deixar quase todo mundo infeliz: trânsito e longos deslocamentos para o trabalho entre elas. Assim, isso deveria configurar-se como razão suficiente para proporcionar algumas mudanças.

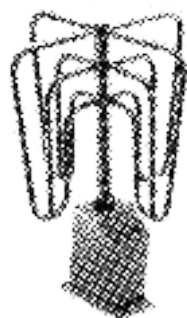
105 Joshua Hart, *Driven to Excess: Impacts of Motor Vehicle Traffic on Residential Quality of Life in Bristol, UK* [Dirigidos ao excesso: impactos do trânsito de veículos motorizados na qualidade de vida residencial em Bristol, Reino Unido], dissertação de mestrado, University of the West of England, 2008. Disponível em: <http://www2.grist.org/grist-images/2011/June/6-20/DTESummary.pdf>.

Críticas à cidade moderna são frequentemente sustentadas por sua vontade de encontrar algo “original” ou “genuinamente humano”, algo que supostamente existia antes de toda a demolição e reconstrução. Porém, é necessário que tenhamos cuidado com essas noções, mesmo que elas sejam compreensíveis. Em nossa opinião, o problema não é que as cidades mudam, e sim que nós não temos participação nessas mudanças. É justamente por esse motivo que muitas pessoas compreendem demolições e reconstruções como fatos chocantes. As pessoas reagem com nostalgia, como canta Anna-Lena Löfgren no antigo *hit* “Lyckliga gatan” [Rua feliz], no qual ela lamenta: “Rua feliz, agora você se foi, você desapareceu junto com toda a vizinhança/ O silêncio substituiu as brincadeiras, o silêncio substituiu as músicas, e o concreto flutua sobre o chão”.

Urbanistas modernos gostam de ridicularizar esse tipo de sentimento – e talvez seja difícil culpá-los. No entanto, o ridículo pode facilmente tornar-se contraprodutivo quando seu alvo é o sintoma de um problema, em vez de abordar suas causas. O que leva a sentimentos como os expressados por Löfgren é a sensação de impotência que muitas pessoas sentem em tempos de transformação urbana. Em vez de levar esse sentimento a sério, rimos daqueles que não conhecem outra resposta se não a romantização de uma cidade que sentem ter perdido. Ironicamente, qualquer tentativa de apaziguar a nostalgia geralmente consiste em mais “desenvolvimento urbano”, planejado por *experts*. O resultado é o mesmo: os moradores da cidade sentem-se excluídos. Afinal, eles querem planejar e formar suas próprias cidades.

Como sempre, os interesses econômicos também desempenham um papel. Assim que o “desenvolvimento urbano” ameaça o valor dos apartamentos do centro da cidade (muitas vezes, apartamentos antigos de habitação pública, adquiridos por um valor baixo em esquemas de direito de compra), ele se torna pouco atrativo. A questão principal permanece em como a auto-determinação e a democracia direta podem ser manifestadas em um desenvolvimento urbano que satisfaça as necessidades e desejos dos residentes da cidade. Mesmo que não tenhamos uma resposta simples para essa questão, estamos convencidos de que as pessoas devem ter mais influência na formação de suas cidades e vizinhanças, de modo que – citando Anna-Lena Löfgren novamente – “uma música surgirá, mais uma vez, um dia, entre essas casas, mais adorável e bela do que antes”.

Felicidade não pode ser nem prescrita nem comandada. Felicidade é formada. Assim, mesmo que seja impossível determinar um resultado com precisão, ainda podemos fazer o processo ser muito mais simples ao facilitarmos a criação de comunidades, a autogestão e a participação. Quando criamos condições que permitem ação social – tanto espontâneas quanto planejadas –, criamos condições que servem ao bem-estar das pessoas, sem dizer a elas o que fazer.

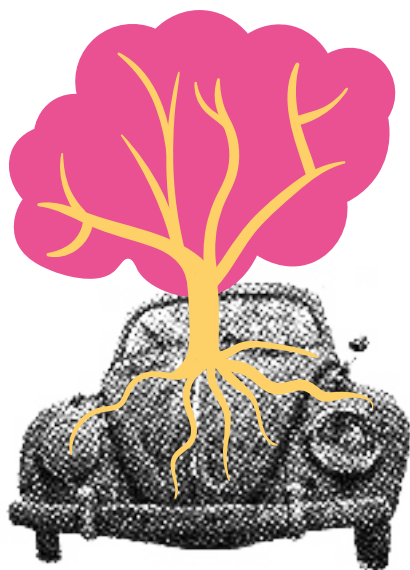


O ESTÁGIO MAIS ELEVADO DO NEOLIBERALISMO

Dame más gasolina!

— Daddy Yankee

09



Odiamos os carros porque o tráfego de carros nos transformou em escravos do movimento forçado – um movimento forçado que é neoliberal e individualista, e que coloca uma etiqueta de preço em nossos corpos, nosso trabalho e nosso tempo. Assim como o neoliberalismo nos deu escolhas individuais sem sentido, à custa de nosso conforto e bem-estar, o carro nos deu a mobilidade à custa da livre circulação.

Na era do transporte, o mercado depende da mobilidade constante. O neoliberalismo garante a estrutura política ao nos forçar a ser flexíveis, móveis e solitários. Apenas quando rompermos com o paradigma da automobildade e determinarmos, nós mesmos, nossos próprios movimentos, é que teremos tomado nossas vidas em nossas mãos.

Nosso primeiro alvo não é o automóvel em si, mas a sociedade que ele cria. Mesmo assim, o automóvel, em si, não é neutro. Ele é mais do que um meio de transporte ou uma

ferramenta prática que, supostamente, melhora nossas vidas e aumenta nossa liberdade – ele é a base do trânsito em massa e responsável por todos os custos que vêm com isso.

O trânsito em massa manifesta o governo absoluto do neoliberalismo sobre nossas vidas cotidianas, tendo criado um mundo no qual o movimento acontece de forma isolada. A ideia de indivíduos atomizados está longe do natural; ela tem de ser constantemente trabalhada e reproduzida. O carro é o meio perfeito para isolar as pessoas umas das outras, controlá-las e torná-las mais vulneráveis. No trânsito de carros, cada indivíduo tenta ganhar à custa dos outros. É um jogo de soma zero, no qual ninguém pode ganhar sem que outra pessoa perca. Um atalho aqui, ou uma ultrapassagem ali, proporciona a alguém um minuto a mais de tempo, custando o tempo de outra pessoa – ou mesmo sua vida.

As desvantagens do trânsito em massa já são bastante conhecidas hoje, mas sua romantização ilusória ainda é tão forte quanto era há cinquenta anos. Nem as pesquisas alarmantes nem os casos deprimentes conseguem enfraquecê-lo e a razão para isso é a ideologia neoliberal e sua concepção especial de liberdade e movimento. Buscamos enfatizar isso ao introduzir o termo *automobilidade*: independência (*autonomia*) alcançada por meio do movimento (*mobilidade*) – e movimento alcançado por meio da independência.

A automobilidade não determina apenas a vida nas ruas e rodovias. Observe a próxima pessoa a pé, passando apressadamente pela rua sem prestar atenção ao seu redor. Esse não é um padrão humano de movimento, o pedestre está agindo como um motorista. Com o trânsito em massa, o princípio da automobilidade impregnou todos os campos sociais. A cidade

moderna é construída de maneira que cada forma de movimento seja moldada pelo paradigma da automobilidade. Isso determina nosso pensamento e controla nossas sociedades com a ajuda de uma lógica antissocial de racionalidade, divisão de tarefas, velocidades, propósitos e eficiência. Todas as pessoas se tornam sujeitas ao agente mais forte da estrutura de poder do trânsito. Os grupos sociais que pagam mais caro são aqueles que sempre pagaram mais. Nenhuma hierarquia social pode ser isolada de seu contexto social. A mobilidade está diretamente relacionada a classe, gênero e território. Quando todos os recursos sociais são investidos para o trânsito de carros, as pessoas que não conseguem pagar por um carro, na prática, perdem seu direito de ir e vir.

Na sociedade do automóvel, todos os outros meios de transporte valem menos. Trens, ônibus, bicicletas e pernas não conseguem nem competir com o carro. Isso consolida a imagem gloriosa do automóvel de forma tal que nem o paradoxo da promessa de liberdade em nome do controle pode fazer-lhe mal.

Quando um carro ocupa um lugar na cidade, tal lugar não pode ser ocupado por qualquer outro carro. Cada carro estacionado impede todos os outros de parar na mesma vaga. E quando um motorista dirige rápido demais, ele impacta todos os outros motoristas também, já que os últimos têm de tomar cuidado para não se machucarem.

O século XX foi o século no qual a humanidade se adaptou ao tráfego de automóveis. Nossas cidades foram alteradas fundamentalmente para satisfazer as necessidades dos automóveis. A construção (e a extensão) das rodovias urbanas e estacionamentos demandou quantidades enormes de recursos, assim como a expansão das leis de tráfego. Cada nova via criou

mais trânsito, cada estacionamento logo se tornou pequeno demais e cada SUV forçou outros motoristas a comprar veículos ainda maiores para segurança própria.

Um sistema de trânsito baseado no individualismo e na velocidade requer um aparato de controle que, inevitavelmente, coloca um limite no que pode ser feito na vida. A sociedade do automóvel nos fez dependentes de suas próprias implicações: temos que fazer empréstimos para comprar carros; precisamos de indústrias de petróleo para encher nossos tanques; precisamos de oficinas para reparos; precisamos de governos para construir vias e assim em diante. E não acaba. O automóvel criou a sociedade com a qual os neoliberais sempre sonharam. Ele nos encaminhou para instituições fechadas de liberdade, consistentes em rodovias sem fim e *shoppings* em lugares isolados.

A separação de funções nos demanda viver em um lugar, trabalhar em outro e divertir-nos em um terceiro. Essa é uma consequência da sociedade do automóvel. Afinal, só conseguimos nos locomover entre esses lugares, com alguma eficiência, com um carro. Vamos de carro para a academia, porque correr na cidade é muito sujo e inconveniente. No caminho do trabalho, engolimos um sanduíche nojento no banco do motorista e, para podermos pagar por tal sofrimento, trabalhamos cada vez mais horas. Então, ansiamos pelas férias – e trabalhamos ainda mais para poder pagar por elas.

O esforço constante pelo lucro impede transformações sociais que dariam sentido às nossas vidas, como diminuir as horas de trabalho ou fortalecer a vida comunitária. A dependência do transporte é tão absoluta que, frequentemente, esquecemos o quão absurdo é dirigir para a academia para podermos nos

exercitar e viajar para o outro lado do mundo para podermos relaxar. Esquecemos que, de fato, existem outras possibilidades.

Algumas vezes, ouvimos que o tráfego de automóveis leva a uma sociedade do *drive-in*, na qual as pessoas só têm acesso a serviços se chegarem e pararem seu carro. Podemos perceber tais tendências, por exemplo, quando cada vez mais funções sociais são separadas umas das outras para tornar o uso do carro ainda mais efetivo. Ao mesmo tempo, tais análises ignoram que dirigir também é uma fuga da sociedade. O automóvel é um *bunker* privado de aço sobre rodas protegendo-nos das pessoas. Motoristas não precisam descer nas mesmas paradas, ouvir as conversas de outras pessoas, cheirá-las ou sentir sua presença de qualquer outra forma. O movimento do carro ocorre em isolamento. Solidão. Um homem por carro. Se isso é liberdade, a liberdade é assustadora.

Em Kreuzberg, distrito de Berlim, elevadores permitem que motoristas parem seus carros próximo a seus apartamentos, mesmo que vivam em prédios de muitos andares. Motoristas não podem gastar nem um único segundo na rua lidando com outras pessoas. Isso está muito além de uma sociedade do *drive-in*. De fato, essa é uma sociedade do *drive-through*, na qual o carro está apenas de passagem. Mas, também, pode ser que esta não seja nem mais uma sociedade.

Talvez exista um medo escondido atrás do nosso ódio aos carros. Afinal, ver a sociedade desaparecer leva ao medo. A sociedade é um lugar onde as pessoas têm algo em comum e dão forma a algo juntas. O individualismo do tráfego de automóveis prejudica isso. Ele cria conflitos desnecessários entre pessoas que apenas estão tentando se virar. Mostrar o dedo e xingar são ocorrências diárias no trânsito e tais explosões podem

parecer relativamente inofensivas, mas, nos tabloides, também encontramos assustadoras expressões novas, como “assassinato de estacionamento”.

Se queremos combater o neoliberalismo, precisamos combater o tráfego de automóveis. Neoliberais não temem nada mais do que a coletivização e a organização. O transporte público é uma arma poderosa para o combate à sociedade do automóvel. O trânsito de carros nos torna solitários e nos isola, enquanto o transporte público cria conexões sociais; o trânsito de carros é determinado pela competição (todas as pessoas estão tentando ganhar algo de outras), enquanto o transporte público é um espaço compartilhado, que melhora a todo momento em que alguém entra nele; o trânsito de carros prende as pessoas e as separa, enquanto o transporte público as aproxima.

É possível construir uma sociedade na qual a (auto)mobilidade não seja mais um imperativo categórico. Claro, isso não significa que vamos parar de nos mover, isso significa apenas que o ir e vir forçado e monótono irá desaparecer. Nós nos sentiremos como uma parte da sociedade durante nossos percursos, em vez de tentarmos fugir dela.

Da mesma forma que a ideia de indivíduos livres escolhendo seus destinos é produto de uma determinada sociedade, a ideia de automobildade é produto de determinada política – a política que define não apenas a estrutura da automobildade, mas, também, esconde suas contradições internas, especificamente, que a automobildade de algumas pessoas depende da imobildade de outras. O automóvel é somente uma chave para a liberdade onde a sociedade já deixou de existir. Apenas pense em todos os comerciais de carros mostrando rodovias em montanhas vazias.

Em vez de estruturarmos o transporte público de acordo com as regras do tráfego de carros, devemos fortalecer seu caráter coletivo; em vez de individualizá-lo, devemos enfatizar seu papel como um espaço de encontro social. Um primeiro passo ocorre quando não apenas tolerarmos o caráter comunal do transporte público, mas ativamente o adotarmos como um meio de criar uma sociedade vibrante.

Nesses tempos, ouvimos regularmente sobre a “crise do ego”. Essa é a nossa resposta: *Use a crise para anunciar o seu fim!* Estamos organizados, nosso sangue está fervendo e logo seus carros estarão queimando também. *Danos más gasolina!*

AUTOMOBILIDADE TROPICAL

*Sobre a cabeça os aviões
Sob os meus pés os caminhos
Aponta contra os chapadões
Meu nariz
Eu organizo o movimento
Eu oriento o carnaval
Eu inauguro o monumento
No planalto central
Do país*

— Caetano Veloso, “Tropicália”

10



Em uma cena do filme *Aquarius*, de 2016, os jovens sobrinhos da protagonista, Clara, estão revendo fotos da família da década de 1970. Em várias delas, se surpreendem com a maneira como o carro tinha protagonismo – aparecia sempre no centro das fotos, com a família e os amigos posando ao redor. Comentam: “*Que onda é essa do povo tirar sempre foto com o carro?*”, ao que lhes respondem: “*O carro perdeu o encanto. Agora é só um carro. Antes as pessoas posavam como se o carro fosse um ente da família, isso eu acho que agora não acontece mais*”.

Essa cena prosaica e passageira do filme do diretor Kleber Mendonça Filho – que retrata as contradições de uma família de classe média alta em Recife – traz em seu interior muito mais sobre o papel do carro na estrutura de poder do trânsito na sociedade brasileira do que poderíamos pensar inicialmente.

Já é um lugar-comum lembrar o mote de que o Brasil sempre se colocou como o “país do futuro”. Aqui, a modernidade – seja lá qual sentido concreto poderia assumir – é reiterada pelas elites como a tábua de salvação para o desenvolvimento da sociedade. E, principalmente no século XX, nenhum objeto traduziu mais essa ideia do que o automóvel. Ou melhor, a busca pelo automóvel.

A jornada das elites brasileiras pelo carro traz conceitos centrais para a compreensão da nossa sociedade. Um deles é o da modernização conservadora e incompleta, pois se apoia na necessária exclusão da maior parte da população. Outro é a construção de modos de sociabilidade segregados, bem explicitados pelo individualismo do carro. A expressão espacial dessa lógica pode ser observada em cidades com bairros nobres e alta qualidade de vida, tendo como contrapartida as periferias adensadas e sem infraestrutura urbana. O sustentáculo desse processo são as grandes obras de infraestrutura viária e o controle dos deslocamentos da população pobre por meio de um transporte público caro e precário.

A história das cidades brasileiras no século XX reflete o poder concreto que a busca pelo paradigma da automobilidade teve em mudar nossas vidas e produzir os espaços urbanos. Na década de 1910, a cidade de São Paulo – então a segunda mais populosa do Brasil – era a morada de 450 mil habitantes e certamente menos de 2 mil automóveis, um item ainda absolutamente

vinculado às elites. Naquela época, a cidade era mais adensada, a divisão de funções não era tão delimitada e o sistema de bondes cumpria o papel de principal meio de transporte e criação de sociabilidade. Era a primeira vez que diferentes classes sociais podiam conviver livremente nas ruas. A potência do encontro trazia possibilidades e explicitava as contradições de um povo recém-saído do regime escravocrata.

O bonde criava uma cidade e uma sociedade urbana mais ampla, mas sua própria lógica – um sistema sob trilhos, de lenta expansão – gerava um limite objetivo para o crescimento do tecido urbano, fazendo com que os centros das cidades se adensassem. Assim, bairros proletários surgiam ao lado de bairros de elite, acompanhados ainda do aparecimento de soluções de moradias mais precárias, como cortiços e favelas.

Não por acaso, o Rio de Janeiro do século XIX, a primeira cidade a ter um sistema de transporte coletivo consolidado no Brasil, presenciou uma das primeiras revoltas totalmente urbanas do país, que se deu em torno do reajuste de tarifa de seu sistema de bondes, em 1880. Não por acaso também, a tarifa do bonde das principais cidades brasileiras permaneceu praticamente congelada por décadas – o primeiro aumento da passagem em Belo Horizonte foi em 1928, 26 anos depois da inauguração do serviço; em São Paulo, o bonde permaneceu com o mesmo preço entre 1909 e 1947.

Um transporte público acessível, ainda que precário, em cidades nas quais o carro era a mais absoluta exceção, fez com que as elites se incomodassem. Em São Paulo, na década de 1930, é notória a substituição do plano de expansão dos bondes pelo Plano de Avenidas de Prestes Maia, por meio do qual a cidade foi rasgada por grandes avenidas radiais. A criação desse mundo de

asfalto não trouxe benefícios para a maior parte da população, que demandava mesmo mais linhas de bonde.

Junto com o Plano de Avenidas veio a expansão do transporte motorizado e da ocupação dos arredores não urbanizados, para além da cidade constituída, formando periferias distantes, com grandes espaços vazios entre elas e o centro. Essa lógica de ampliação da metrópole era a fórmula perfeita para o avanço da especulação imobiliária. Para os ricos, esse processo era a expulsão dos pobres do seu espaço de convívio e a adoção do carro como o ápice da modernidade. Para a parcela mais pobre, significou morar em lugares cada vez mais distantes, enfrentar longas jornadas de ônibus e acessar a cidade apenas com a finalidade do trabalho.

O sistema de ônibus brasileiro surgiu submetido à lógica da automobilidade. Os mecanismos de exclusão se manifestavam nos motivos e lugares cujo acesso era permitido: o trabalho como a única razão legítima para se usar o ônibus, o centro da cidade e as fábricas como os locais plausíveis de serem alcançados. Tudo mediado pelos crescentes preços da tarifa. E, para aqueles com carro, o livre acesso.

Porém, assim como na maior parte dos sonhos da modernização conservadora brasileira, a mobilidade urbana baseada no carro só funciona enquanto a desigualdade permanecer. Enquanto o carro era um sonho distante para a grande maioria dos brasileiros, a automobilidade era uma realidade apazível para a minoria. A reiteration dos padrões de segregação se manteve constante no desenvolvimento brasileiro, com todos os governantes buscando a promessa e o símbolo do carro como a reafirmação do seu estilo arrojado. Talvez o maior exemplo desse tipo de político tenha sido o presidente Juscelino Kubitschek.

Quando prefeito de Belo Horizonte, entre 1940 e 1945, ele abriu avenidas que levavam a elite a locais de lazer distantes do centro, como o complexo arquitetônico da Pampulha. Quando governador de Minas Gerais (1951-1955) e depois presidente da República (1956-1961), Juscelino se baseou no binômio “Energia e Transportes” para trazer o desenvolvimento econômico. O símbolo maior do modernismo racional e excludente se materializou em Brasília: a cidade, com o plano urbanístico no formato de um avião, feita para o carro, com eixos monumentais e sem calçadas, com aglomerações de concreto no lugar das reuniões populares.

Vários presidentes buscaram imitar a imagem de Juscelino, cada vez mais implicados na lógica corrosiva da modernidade conservadora. Os militares ditadores se esforçaram em trazer montadoras para o Brasil, com grandes endividamentos e concessões. Fernando Collor teve como uma de suas promessas de campanha a isenção de impostos sobre importação de carros, para acabar com as “carroças brasileiras”. Itamar Franco inaugurou a última linha de montagem do Fusca. Lula propôs como principal medida para combater a crise econômica de 2008 a isenção de impostos na cadeia produtiva automobilística. Eleito presidente, Bolsonaro faz campanha pelo fim de radares, multas e flexibilização do Código de Trânsito Brasileiro. Nos sessenta anos desde o governo JK, o carro cresceu como grande sonho dos brasileiros, e se tornou muito mais presente no cotidiano das famílias, o que não significa que as cidades se tornaram mais acessíveis. Pelo contrário. O chamado “carro popular” e as motos passaram a ocupar mais garagens nos centros urbanos e periferias, mas a segregação socioespacial segue acirrada.

Tomemos Belo Horizonte como exemplo: em 1945, havia 1 automóvel para cada 100 habitantes da cidade. A grande maioria

dos deslocamentos se dava a pé ou por transporte público. Em 1981, quase quarenta anos depois e mesmo após as maiores taxas de urbanização e crescimento econômico da história, o número era ainda modesto para os padrões internacionais: 20 automóveis para cada 100 habitantes. O verdadeiro crescimento ocorreu de lá para cá. Hoje, em 2020, Belo Horizonte tem 82 automóveis para cada 100 habitantes, o maior número entre as capitais brasileiras. O Brasil tem a terceira maior frota de automóveis em números absolutos do mundo, atrás apenas da China e dos Estados Unidos¹⁰⁶.

Longe de trazer alguma solução, o entendimento de progresso a partir da figura do carro só agrava outros problemas. O transporte público está em crise sistêmica e as pessoas não conseguem se deslocar, principalmente quando esse deslocamento não tem como motivo o trabalho. As periferias, que já eram dispersas, se fragmentaram ainda mais, criando metrópoles de moradias pulverizadas e trajetos cada vez mais longos para acesso às oportunidades. São os moradores dessas periferias que enfrentam todas as manhãs, dentro dos ônibus, enxames de carros e motos e grotescos engarrafamentos. Os acidentes se multiplicaram e já são a segunda maior causa de mortes e

106 Os dados para o número de carros em Belo Horizonte vêm do relatório do prefeito Octacílio Negrão de Lima, em 1949, do relatório anual do Departamento de Estradas de Rodagem, em 1982, e dos dados estatísticos do Departamento Nacional do Trânsito, a partir do ano 2000. Os dados para a frota de países podem ser encontrados no Global Status Report on Road Safety 2018 [Relatório de Segurança no Trânsito], da Organização Mundial de Saúde.

mutilações entre jovens no país¹⁰⁷. A situação é ruim, inclusive para quem tem carro: em vez do sonho de vias livres e vento na cara, os motoristas encontram ruas cada vez mais engarrafadas e, a cada dia, demoram mais para chegar aos seus destinos. É a automobilidade em pleno funcionamento.

Em meio a tudo isso, quem é mais atingido são os mais vulneráveis socialmente: a população periférica, negra, mulheres e pessoas de meia-idade são impedidas de acessar a cidade que surgiu como fruto de seu trabalho cotidiano. Enquanto as ruas, os parques e as praças ficam vazios, a circulação em massa das carapaças de aço foi normalizada, deixando mais distantes as possibilidades de viver o diverso e o inesperado que o vento forte da América do Sul nos traz.

10.1. CIDADES PARA QUEM?

O papel da automobilidade na formação das metrópoles brasileiras evidencia, também, que a locomoção das pessoas está longe de depender somente de escolhas individuais ou de decisões técnicas. A automobilidade se nutre do imaginário de autonomia individual vinda do automóvel. Nele, cada pessoa pode buscar sua própria liberdade ao garantir recursos para a compra do tão sonhado carro – ou moto –, saindo enfim do sistema de transporte público. Mas essa solução é parte do problema, uma vez que, quanto mais pessoas fizerem esse movimento, mais as cidades irão reproduzir a lógica da

107 Segundo o Global Status Report on Road Safety 2018, da Organização Mundial de Saúde. No mundo, os acidentes de trânsito são a maior causa de morte de pessoas entre 5 e 29 anos. No Brasil, é a segunda para jovens entre 15 a 29, atrás apenas da violência interpessoal.

automobilidade. Mesmo alternativas que buscam um deslocamento mais calmo e ecologicamente consciente ou que evitam pagar a tarifa do transporte público também se mostram insuficientes quando partem da lógica individual.

Olhar para o problema da automobilidade em termos da estrutura de poder do trânsito mostra que as soluções devem rechaçar a própria lógica liberal, tanto no que diz respeito à produção capitalista das cidades quanto à sua reprodução em nossos modos de vida. Não é possível atacar um aspecto sem atacar o outro. Afinal, *“ninguém ganha, a não ser que todo mundo ganhe”*.

O argumento de que a mobilidade só pode ser pensada a partir de critérios técnicos é comumente usado pelo poder público para fazer com que os espaços de debate e participação popular não sejam levados em conta. Assim, os planos de expansão rodoviaristas, que, em geral, são tidos como necessários de antemão, ficam sob responsabilidade de alguns técnicos e de grandes empreiteiros, que precisam manter a cidade sempre em obras. Laudos, simulações e estudos são contratados e elaborados para embasar a lógica já conhecida. Alargam-se vias, removem-se casas e adota-se a “mais nova tecnologia” para dar maior “eficiência” para o transporte ou torná-lo mais “limpo”. Com isso, o giro do capital se realiza constantemente sobre as cidades. A face política formal dessa relação entre Estado e capital também se beneficia, ao garantir a eleição de vereadores, prefeitos e presidentes, mobilizando o imaginário da modernização e da liberdade advindas do carro.

Um dos exemplos mais recentes de como essa lógica se repete há anos no nosso país é a série de intervenções feitas nas cidades-sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014. Para modernizar o país e mostrar ao mundo o progresso brasileiro, as tradições

locais podiam ser apagadas, como foi o caso da expulsão de ambulantes e vendedores de feijão tropeiro no entorno do estádio do Mineirão, em Belo Horizonte, ou das baianas do acarajé e outros vendedores ambulantes na orla de Salvador.

Também era fundamental esconder as comunidades pobres, como as mais de 20 mil famílias removidas só no Rio de Janeiro para a realização do megaevento. Com a perda de suas casas e as baixas indenizações, a tendência é que as pessoas passem a morar em locais mais distantes do centro da cidade¹⁰⁸. O que era mesmo necessário era que o Brasil mostrasse sua beleza e fingisse que suas contradições não existiam.

As obras relacionadas à mobilidade urbana eram centrais para que as cidades brasileiras pudessem receber um evento desse porte, que chamava a atenção mundial. As cidades-sede passaram por obras de infraestrutura urbana que significaram um grande investimento do orçamento público em medidas rodoviaristas para atender às exigências do megaevento – o chamado “padrão FIFA”. Tais investimentos, na maioria das vezes, não respondiam às demandas sociais que estavam retidas.

Em Belo Horizonte, por exemplo, a necessidade histórica de expansão do metrô para bairros periféricos, como na região do Barreiro, foi deixada de lado por um investimento em BRT que levasse até o estádio de futebol. Alguém até poderia argumentar que o BRT era, ao menos, um investimento em transporte público. Mas a estrutura de poder do trânsito seguiu

¹⁰⁸ Para saber mais sobre os impactos da realização da Copa do Mundo de Futebol de 2014, ver: Ancop, “Dossiê Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Brasil”, 2014. Disponível em: https://comitepopulario.files.wordpress.com/2014/11/ancop_dossie2014_web.pdf.

intocada: para que se pudessem reservar faixas exclusivas para os ônibus, foi necessário ampliar a avenida Antônio Carlos e remover famílias de suas casas, garantindo a manutenção das faixas dos carros¹⁰⁹.

Não por acaso, é nesse cenário de explicitação de contradições entre as prioridades políticas que eclodem as manifestações de junho de 2013. O estopim foi o aumento da tarifa de ônibus na cidade de São Paulo em vinte centavos. Até hoje, essas manifestações geram disputas de interpretações, uma vez que elas foram intensas, disruptivas e múltiplas de sentidos. O preço da tarifa colocou a lógica opressora do transporte público como parte central dos embates, sendo que mais de cem cidades do país viram os preços das tarifas serem reduzidos como resultado imediato dos protestos.

Vez ou outra, manifestações de grandes dimensões irrompem ao redor do mundo para fazer frente ao sistema desigual promovido pela automobildade. A onda de manifestações que ocorreu no Chile em 2019 é o exemplo mais recente de como a disputa em torno do preço da tarifa do transporte público carrega consigo críticas profundas à política e às formas de sociabilidade geradas pela automobildade. Ao se tornar tema de atuação de movimentos sociais mundo afora, como o Planka.nu, o Movimento Passe Livre e o Tarifa Zero BH, a disputa sobre o

109 É importante levar em conta também o montante de gastos: entre 2010 e 2013, gastou-se cerca de 1,3 bilhão de reais com a construção de 28 km de BRT em Belo Horizonte, a um custo de 46 milhões de reais por quilômetro, mais que o dobro do que foi gasto por km em São Paulo e cerca de 900 vezes mais caro que faixas exclusivas. Ver “La experiencia de la implementación de la Política de Movilidad Urbana en Belo Horizonte, Brasil”, de Veloso, Saule Jr, Andrés e Koetz, 2016.

sistema de transporte público e a cobrança da tarifa tem o papel de retirar o debate da mobilidade do espaço isolado da técnica e colocá-lo no espaço da política – que é onde ele de fato reside. O que está colocado é qual sociedade podemos e queremos construir coletivamente.

Na maior parte das cidades brasileiras, o sistema de transporte público é financiado exclusivamente por quem anda nele. Cada passageira ou passageiro, na hora de usar o ônibus ou metrô, financia seu funcionamento. Funcionamento este baseado em questionáveis concessões a empresas e consórcios privados, que ganham em cima de um serviço público que deve se manter precário para que garanta a maior margem de lucro. Na lógica da modernização conservadora, quem anda e paga pelo transporte público é aquela mesma população pobre, periférica, negra e feminina – que não foi inserida nos planos de crescimento das elites ou que não alcançou um patamar de inclusão pelo consumo com a compra de um carro popular.

Vale relembrar: a exclusão faz parte do sistema, é a regra fundamental para que ele funcione, e não sua exceção. O transporte público nos moldes atuais só é lucrativo se funcionar lotado, devendo cumprir um quadro de horários baseado na rotina do trabalho. Afinal, a esses corpos violentados cotidianamente pelo transporte só é autorizado acessar a cidade para fins de produção.

Desnaturalizar a mobilidade como um espaço da técnica é, também, desnaturalizar a mobilidade como espaço de reprodução da segregação socioespacial. Compreender *quem* paga a tarifa de ônibus é colocar no centro do debate a lógica excludente de nossas cidades. Não se trata apenas de compreender custos e formas de remuneração por um serviço essencial, mas, também, de entender a quem o direito de acesso à cidade é garantido por

meio do automóvel e de caríssimos investimentos públicos em infraestrutura – e a quem esse direito é negado.

10.2. EXISTE ÔNIBUS GRÁTIS

Uma das formas de garantir que todas as pessoas tenham as mesmas possibilidades de se movimentar pela cidade é abolir as tarifas do transporte público, ou seja, adotar a tarifa zero. Apesar de a proposta ainda deixar algumas pessoas em choque, ela não tem nada de novo. A França foi o primeiro país a adotar o modelo, no início dos anos 1970, nas cidades de Colomiers e Compiègne, que seguem com o sistema de gratuidade nas linhas de ônibus.

O triunfo da proposta fez com que diversas cidades passassem a adotar a gratuidade. A ideia se expandiu pelos países da Europa e logo chegou a locais mais distantes, como Austrália, Estados Unidos, Canadá e, mais recentemente, o próprio Brasil. Em 2020, são mais de 150 cidades em todo o mundo, segundo a plataforma colaborativa *Free Public Transport*.

O senso comum se restringe a pensar que a tarifa zero é impossível, já que os custos de operação de um sistema de ônibus são altos. Mas poucos pensam no retorno que a proposta possibilita. O transporte gratuito movimenta a economia, pois mais pessoas circulam pela cidade e consomem, direcionando os gastos que antes eram destinados ao transporte para a satisfação de outras necessidades, como alimentação, cultura e lazer. Isso sem contar a possibilidade de acessar uma série de locais aos quais todas e todos temos direito, como escolas, postos de saúde, parques e praças. A evasão escolar por causa da dificuldade de acesso das crianças e adolescentes é uma realidade em muitas cidades brasileiras.

Ao instituir a tarifa zero em uma cidade, o governo estimula as pessoas a andarem de ônibus em vez de usarem seus carros e motos, reduzindo o número de acidentes de trânsito e, consequentemente, os custos com saúde pública. Segundo um estudo publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), em 2015, o custo gerado pelos acidentes de trânsito no Brasil era em torno de 40 bilhões de reais por ano¹¹⁰. Com menos carros nas ruas também teríamos uma enorme redução da emissão de gás carbônico, diminuindo ainda mais os gastos com saúde, uma vez que a poluição do ar aumentou o número de doenças respiratórias em 14% nos últimos dez anos, segundo dados do Ministério da Saúde¹¹¹.

“Mas não existe almoço grátis”, é o que geralmente ouvimos de pessoas repercutindo a famosa frase do pai do neoliberalismo, Milton Friedman. Pois bem, a proposta de tarifa zero não pressupõe o não pagamento do transporte, mas que o pagamento não seja feito pelo usuário no momento em que ele entra no ônibus. Isso já acontece com diversos serviços, como a coleta de lixo. As pessoas não ficam na porta de suas casas todos os dias esperando os garis para poder pagar pelo recolhimento dos seus resíduos. Todas e todos já pagamos por esse serviço anteriormente por meio de uma taxa. O mesmo ocorre com as escolas. Um modelo de educação pública que obrigasse cada

110 Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, “Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras: caracterização, tendências e custo para a sociedade”, 2015. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=26292.

111 Ministério da Saúde, “Impacto das doenças crônicas não transmissíveis”, 2019. Disponível em: <https://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/45500-mortes-devido-a-poluicao-aumentam-14-em-dez-anos-no-brasil>.

aluno a chegar na porta do colégio com algumas moedas para não ser mandado de volta para casa parece, no mínimo, estranho. Pois é isso que acontece com o transporte.

A proposta de gratuidade pressupõe a criação de um fundo para o qual será encaminhado o dinheiro recolhido. Esse dinheiro pode vir de diversos lugares: do aumento do imposto sobre carros de luxo, do imposto sobre aviões e helicópteros particulares, da taxação de aplicativos de transporte individual, da cobrança pelo uso do espaço público (como o pedágio urbano, ou pelo metro quadrado ocupado das vias), do recolhimento de um determinado valor do estacionamento rotativo, da contribuição sobre o uso de combustíveis fósseis, de repasses diretos da União e do Estado, da reorganização dos gastos municipais, entre outros. As possibilidades são muitas. Embutida nessa reformulação da lógica de financiamento está a garantia de um direito fundamental de acesso e a inversão dos subsídios que hoje são dados aos carros, desde os baixos impostos sobre combustíveis às garantias de garagens e estacionamentos. Para reverter a automobilidade e passarmos à acessibilidade, é preciso atacar sua lógica de reprodução econômica.

Além disso, é necessário garantir que o planejamento e o cotidiano do transporte coletivo sirvam aos interesses da população. Um transporte gratuito só poderá realmente prover acessibilidade se for frequente e se levar as pessoas aos lugares que lhes interessam. Sendo assim, a gestão de suas características – desde a forma como é financiado até o modo como é operado diariamente – deve se dar de maneira coletiva, democrática. Não é a velha fórmula de “participação popular” na qual só se assente com o que é apresentado pelo poder público. Pelo contrário, é possibilitar que o dia a dia do transporte seja

fruto da deliberação de seus usuários. Para desmontar a lógica de alienação da automobilidade e dar a oportunidade de que a cidade e seus acessos sejam reinventados por todas e todos.

A primeira tentativa de adoção de um sistema de transporte que fosse tarifa zero no Brasil aconteceu em São Paulo, durante a prefeitura de Luiza Erundina, então no Partido dos Trabalhadores, no início da década de 1990. A proposta foi colocada em cena por seu secretário de Transportes, Lucio Gregori. Diante de um contexto hiperinflacionário, com reajustes de tarifas constantes e uma crescente dificuldade de se controlar a oferta privada de transporte público, ele propôs a gratuidade como uma proposta radical de controle público sobre a oferta e a qualidade do sistema. Além da gratuidade, era a prefeitura que passaria a contratar a oferta de transporte, especificando a quantidade de viagens que queria dos empresários e retirando deles o incentivo a lotar os ônibus.

O projeto de lei previa que a gratuidade do transporte seria alcançada a partir de um rearranjo dos impostos municipais, sobretudo do IPTU, que seriam destinados para um Fundo de Transportes. A proposta apontava, ainda, a melhoria do serviço, com aumento de 4.700 ônibus na frota e diminuição da lotação. Infelizmente, a gratuidade não chegou nem a ser colocada em pauta na Câmara dos Vereadores. Contudo, a “municipalização”, isto é, a contratação pública da oferta de ônibus, foi aprovada e impediu um colapso ainda maior do sistema nos anos que se seguiram.

A proposta revolucionária de Lucio Gregori iria ficar em segundo plano no debate dos movimentos sociais de transporte por mais de uma década. Foi apenas em 2005, quando vários movimentos Passe Livre surgiram nas cidades brasileiras, que a

ideia de gratuidade universal do transporte foi retomada como horizonte. Essa virada propositiva é fundamental: antes, movimentos estudantis lutavam exclusivamente por gratuidade no transporte de alunos; movimentos de desempregados lutavam pela gratuidade do deslocamento para as pessoas desse contingente; movimentos de pessoas com deficiência pelo direito ao transporte gratuito para os seus integrantes, e assim por diante. Em uma cidade como Belo Horizonte, chegam a treze as categorias de gratuidade no transporte público, enquanto a tarifa geral é uma das mais caras do país. Romper com a lógica segmentada, de nichos políticos, e avançar pela gratuidade universal é radicalizar a ideia de direito de acesso e de retomada da cidade. A proposta de tarifa zero, pautada por movimentos populares, deu força e fôlego para que ela avançasse por uma cidade em que as pessoas estão cada vez mais impossibilitadas de respirar.

Atualmente, diversas cidades brasileiras contam com sistema de transporte gratuito. A maior delas é Maricá, no Rio de Janeiro, com 100 mil habitantes e tarifa zero desde dezembro de 2015. Lá, o sistema gratuito ainda não contempla toda a cidade e algumas linhas são geridas por uma empresa privada. O governo municipal segue estudando formas de aumentar a arrecadação e ampliar o serviço. Já vimos que as decisões sobre mobilidade não estão no espaço isolado da técnica, mas sim integradas com a política. E é preciso coragem – e não dinheiro – para colocar projetos como esse nas ruas.

Belo Horizonte teve essa coragem em 1995, quando a prefeitura implantou o Passe-Passeio e ofereceu transporte gratuito durante alguns feriados. Naquele ano, o transporte municipal operou com superávit e, como a gestão

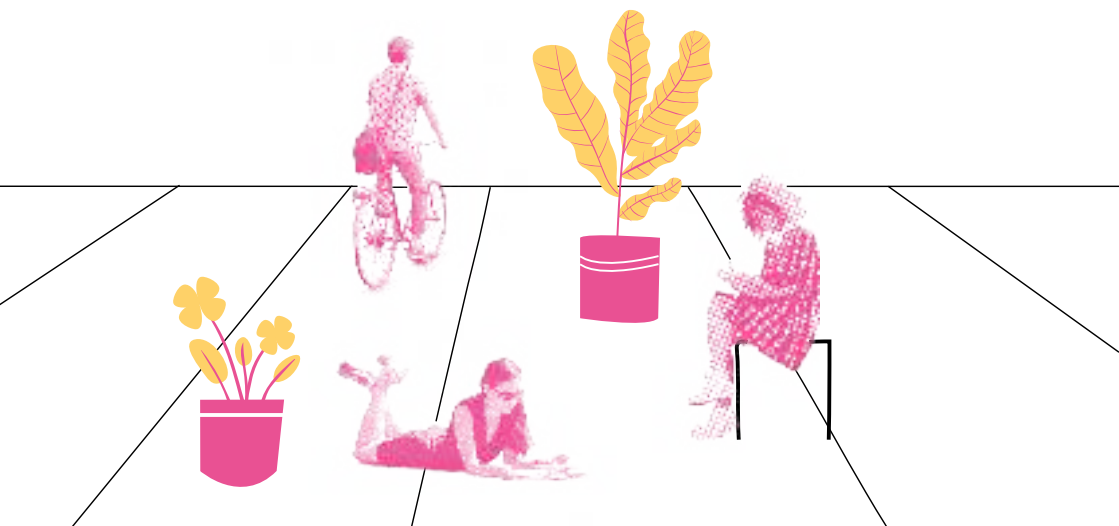
financeira do sistema era de responsabilidade do município, foi possível dar um retorno para a população, que já pagava uma das passagens mais baratas do país. O então presidente da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte, João Luiz da Silva Dias, construiu a proposta do Passe-Passeio. A ação teve uma adesão surpreendente, mas logo foi derrubada pelas empresas de ônibus, que entraram na justiça para impedir a sua continuidade.

Hoje, em 2020, no ano da pandemia de Covid-19, desconstruir a automobilidade e fazer com que o transporte público assuma protagonismo em uma nova estrutura de poder do trânsito é cada vez mais urgente. Não apenas uma política de gratuidade do transporte, mas uma política de priorização das pessoas, de sua interação com a cidade, de sua possibilidade de criar o novo, o inesperado, sociabilidades libertadoras que não reproduzam as opressões e hierarquias que nos trouxeram até aqui.

Como diz Lucio Gregori, “*política significa construir possibilidades, e não gerir impossibilidades*”. A tarifa zero não é uma utopia. A tarifa zero é uma dessas possibilidades de transformação que, com mobilização social, dedicação e planejamento, podem ser alcançadas. E ela pode estar mais perto do que pensamos.

MAIS REFERÊNCIAS

*Não pare por aqui, continue lendo, pesquisando,
informando-se e debatendo o tema.*



PLANKA.NU

Planka.nu é uma articulação sueca em defesa da tarifa zero. O livro que você tem em mãos está disponível também em sueco, inglês e alemão. Além de organizar o P-Kassa, fundo de incentivo ao não pagamento da passagem do transporte público, o Planka.nu realiza intervenções políticas, culturais e artísticas e publica relatórios e informes. Os documentos e ações costumam ter o mesmo tom do livro que você acabou de ler – são análises detalhadas e bastante completas, mas nem por isso enfadonhas. O informe de 2007 sobre os impactos da construção de uma nova rodovia em Estocolmo, por exemplo, foi intitulado *Highway to Hell*, uma estrada para o inferno, mesmo título de uma canção do AC/DC. Mais informações estão disponíveis no site da articulação, que está em sueco, mas conta também com versão em inglês.

<https://planka.nu/> e <https://planka.nu/eng/>

TARIFA ZERO BH

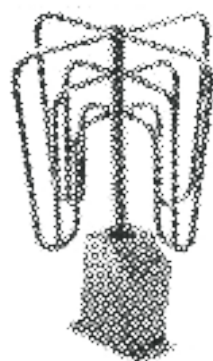
O Tarifa Zero BH surgiu das articulações das ruas, redes e assembleias horizontais de junho de 2013, em Belo Horizonte. O movimento atua para retomar e reinventar a cidade, por meio de um transporte justo, de qualidade, com gestão democrática e tarifa zero. Assim como o Planka.nu, o Tarifa Zero BH tem um apreço especial pelo rosa e pelo amarelo, o que explica as cores escolhidas para o projeto gráfico deste livro. Dentre as atividades realizadas pelo movimento estão a produção de informes, estudos e relatórios técnicos bem-embasados e bastante aprofundados, com uma linguagem muitas vezes experimental e bem-humorada, que têm influenciado o debate público na cidade. Além disso, o grupo realiza propostas de intervenções urbanas lúdicas, como a circulação de linhas de ônibus gratuitas temporárias – as Busonas Tarifa Zero –, que buscam romper com o cotidiano e trabalhar o imaginário de um transporte público efetivamente gratuito para todas as pessoas. O diálogo entre o lúdico e o técnico mostram, cada vez mais, que a tarifa zero é um horizonte possível para as cidades brasileiras.

<http://tarifazerobh.org>

FUNDAÇÃO ROSA LUXEMBURGO

A Fundação Rosa Luxemburgo, organização que apoiou a presente publicação, é uma instituição sem fins lucrativos que procura contribuir para a construção de uma sociedade mais democrática e igualitária, promovendo pesquisa, reflexão e debate sobre alternativas ao capitalismo. Fundada em 1990, em Berlim, a FRL é vinculada ao partido A Esquerda (*Die Linke*, em alemão). Desde 2000, suas iniciativas de cooperação internacional e solidariedade contam com o apoio do Ministério Federal de Cooperação Econômica e Desenvolvimento e do Ministério das Relações Exteriores da Alemanha. Junto com a editora Autonomia Literária, a FRL publica a coleção Cidade Livre, com livros sobre políticas públicas de passe livre e direito à cidade. Em 2019, saiu o primeiro exemplar da série, o livro *Passe livre: as possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização*, escrito por Daniel Santini. Em 2020, foi lançado o livro *Tarifa Zero: a cidade sem catracas*, de Lucio Gregori, Chico Whitaker, José Jairo Varoli, Mauro Zilbovicius e Márcia Sandoval Gregori. O terceiro volume previsto é uma coletânea sobre mobilidade e racismo, com diferentes autores e autoras. Na página da organização é possível baixar o PDF dos livros e saber sobre os próximos lançamentos.

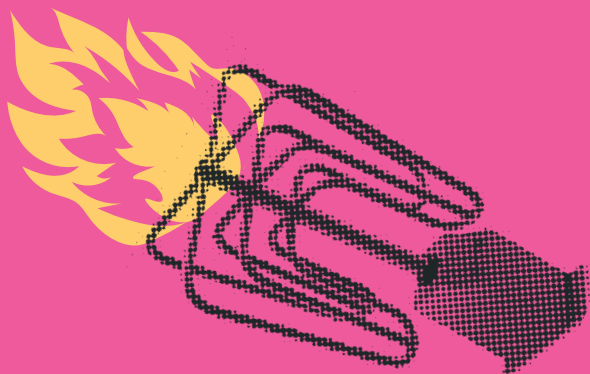
<https://rosalux.org.br/cidade-livre>



Este livro foi composto em Stratos e Lyon,
formato 14,8x21cm, em papel Pólen Soft 80g.

Tiragem: 1.500 exemplares.

Belo Horizonte, outubro de 2020.



O poder da indústria automobilística e a força do culto ao automóvel são dois elementos centrais na sociedade em que vivemos. O livro do Planka.nu dissectiona, com sarcasmo e profundidade, cada camada dessa estrutura, e mostra como as opções que fazemos para o trânsito são fundamentais para a continuidade de um sistema baseado em desperdício, velocidade e pouco cuidado com a vida. De maneira coletiva, o Tarifa Zero BH não só traduziu o original, mas também, em um capítulo adicional, conseguiu contextualizar e conectar a violência do modelo à realidade social desigual e injusta do Brasil. O resultado é uma análise econômica e política completa. Somos atropelados dia após dia por ações de lobby coordenadas, peças de marketing e propagandas caprichadas de motoristas sorrindo sempre felizes e velozes. Com a ilusão da liberdade individual plena, avançamos acreditando que é possível continuar a acelerar sem limites. E assim, sem pensar, seguimos como sociedade em direção a um mundo cada vez mais chato e esfumaçado, marcado por congestionamentos, poluição, colisões fatais, um mundo entupido de gente deprimida e frustrada parada no trânsito. FOOOOOOMMMMMM. É preciso desacelerar, pensar mais no coletivo e construir alternativas. Compreender como a máquina funciona talvez seja o primeiro passo.

DANIEL SANTINI é jornalista e autor do livro *Passe livre – As possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização*. Atua como coordenador de projetos da Fundação Rosa Luxemburgo.



**TARIFA
ZERO É
MAIS»**

