

Resumo da Bienal da UNE**Política de transporte público e seu descaso em tempos de pandemia*****Public transportation policy and its neglect at times of pandemic***Bruna Montarroyos Correia¹ orcid.org/0000-0002-0507-1778Lara Cardoso de Siqueira² orcid.org/0000-0002-5077-9724¹Graduanda em serviço social, Universidade de Pernambuco, Olinda, Pernambuco, Brasil²Graduanda em serviço social, Universidade de Pernambuco, Recife, Pernambuco, BrasilE-mail da autora correspondente: lara.siqueira@upe.br**Submissão:** 23/08/2021**Aprovação:** 28/10/2021

Tem-se como objetivo deste trabalho o debate acerca das expressões da questão social dos usuários do transporte público, e o aumento considerável de casos de Covid-19 devido a ineficácia do estado para com a população. Em 2015, o transporte através da emenda constitucional (90/15),¹ passou a ser um direito social, mas isso não mudou a forma como o transporte público opera. O transporte é responsabilidade dos municípios, mas como existem muitas demandas e um orçamento limitado, as prefeituras podem abrir licitação e dividir a responsabilidade com as empresas. A concessão dos serviços não tira a responsabilidade nem os direitos dos municípios que continuam tendo que fazer investimento como a construção e manutenção das vias, terminais e de pontos de paradas, também determinando o valor da tarifa, e fiscalizando a prestação do serviço. Já a empresa que recebe a concessão é responsável pela administração geral do sistema. Em teoria parece funcionar bem, mas na prática, os usuários do transporte público saem prejudicados, já que, segundo o Instituto de Estudos Sócio Econômicos (INESC), mais de 89% da conta continua sendo paga quase exclusivamente pelo próprio usuário.² Essa situação acarreta um ciclo em que não se tem um transporte de qualidade, consequentemente menos pessoas usam, ocasionando um maior congestionamento, logo, mais pessoas acabam optando pelos seus carros particulares gerando um aumento da tarifa. E para além disso, a qualidade e segurança do transporte, não condiz com o preço, ficando mais evidente durante a pandemia. As políticas sociais há anos vêm passando por um desmonte, mesmo antes do governo Bolsonaro e principalmente durante ele. Os trabalhadores que já estavam sofrendo com os impactos das reformas trabalhistas e da previdência, com a chegada da pandemia se viram numa situação ainda pior. O transporte público foi o que mais evidenciou esse descaso com a população, e como de costume, a população pobre, preta e periférica foi a mais afetada, segundo o BBC NEWS.³ Isso se dá principalmente por dois pontos: O primeiro é que esses trabalhadores que têm o nível de escolaridade mais baixo, são, em sua maioria, trabalhadores essenciais. Trabalham em supermercados, farmácias, e até nos próprios ônibus. Mas a pergunta é, essencial para quem? Será que não é mais essencial se manter vivo? Ou é essencial que se morra pela incompetência do Estado? São em momentos como esse que se enxerga a importância, primeiro da classe trabalhadora, e segundo do meio de produção capitalista. Conseguir-se entender nessa situação, que o essencial é apenas o posto de trabalho. A profissão é

essencial, o trabalhador não. Segundo a Agência Brasil em 2019, 54,9% da força de trabalho era representada por negros, além disso, a informalidade atinge 47,3% de pretos e pardos,⁴ no entanto, ainda assim, e por consequência dessas circunstâncias, segundo o Brasil de Fato, negros são os que mais morrem por Covid-19 e os que menos recebem vacina no Brasil⁵. Em outros termos, nota-se que o trabalhador representado em sua maioria por pobres e pretos são facilmente descartados. E nessa situação, são negligenciados até a morte. O segundo ponto é o auxílio emergencial e a incompetência do governo em assegurar direitos da população. Antes do coronavírus começar a existir no Brasil, o G1 apresentou um estudo liderado pelo *Imperial College* de Londres, em que cientistas afirmavam que em caso de nenhuma estratégia de isolamento e de enfrentamento da pandemia, o Brasil poderia ter mais de 1,15 milhão de mortes devido a Covid-19.⁵⁻⁶ Ou seja, era de extrema urgência um isolamento social com o objetivo de frear o número de contaminação e consequentemente de mortes. Mas isso deixaria uma grande parte da população, como autônomos e trabalhadores informais, sem renda. A partir deste fato começou-se a discutir o pagamento de uma renda emergencial. O Ministério da Saúde confirmou no dia (26/2), o primeiro caso de novo coronavírus em São Paulo⁷ e a proposta de criar um auxílio só foi anunciada pelo governo federal no dia 18 de março de 2020, e com o pagamento de apenas 200,00 reais por mês. Depois de muita pressão da oposição que o auxílio emergencial aumentou para 600,00 reais mensais, e somente no dia 02 de abril de 2020 a proposta foi sancionada pelo presidente. Mas no fim de 2020, foi cortado, porque segundo o governo as contas não permitiam. Passados três meses sem o benefício e no pico mais alto de casos da doença, a população se viu mais uma vez sozinha e descartável. Se aventurar em ônibus lotados é uma sentença de morte, mas a fome é a morte em vida. Recentemente, o governo lançou o mais novo auxílio emergencial, em que a maioria da população vai receber apenas 150,00 reais por mês. Com a diminuição do valor, o BBC aponta que segundo o Centro de Pesquisas em Macroeconomia das Desigualdades da Universidade de São Paulo (Made- USP) o Brasil deve somar 61,1 milhões de pessoas em situação de pobreza e 19,3 milhões em extrema pobreza.⁸ Ou seja, tanto os trabalhadores essenciais, quanto esses trabalhadores que precisam do auxílio emergencial, são, como já foi dito, os maiores usuários do transporte público. Mas ainda assim, ou por essa razão, em Pernambuco, o Grande Recife reduziu a frota durante a pandemia e os passageiros ficaram com apenas 53% da frota total de veículos disponíveis.⁹ A alegação foi que houve uma diminuição no número de passageiros, o que de fato aconteceu. Mas então por que os ônibus continuam lotados? Simples, o INESC evidencia que essa diminuição na frota aconteceu sem que fosse feito um estudo para saber onde há maior demanda, que em geral, são nas periferias.¹⁰ O Jornal do Comércio aponta que 80% da população recifense reside nas periferias.¹¹ Portanto, os moradores continuam trabalhando e superlotando os ônibus da Grande Recife, e como de costume, essa minoria privilegiada segue sendo molde para o resto da população. A questão é, não foi feito nenhum estudo para saber onde há maior demanda, que em geral são nas periferias, e esses moradores continuam trabalhando e superlotando os transportes públicos, com todos os riscos de contaminação. Existem soluções para esses problemas e não são soluções difíceis de serem realizadas. A primeira delas seria o aumento das frotas para evitar as superlotações e respeitar a OMS com um distanciamento mínimo de dois metros entre as pessoas, a segunda seria fiscalização quanto ao uso de máscara dentro do transporte, nos terminais integrados e nas paradas, além de uma maior higienização do transporte público.

Deveriam ser disponibilizados álcool em gel nos ônibus e nos terminais. Em relação a tarifa, pesquisas do INESC indicam que com 1% do PIB seria possível dar gratuidade para o transporte público.² Mas quando se pensa em gratuidade, logo vem as inúmeras dificuldades que seriam impostas para implementar essa medida. Então, segundo a mesma pesquisa do INESC,² poderiam ser pensadas maneiras de reduzir essa tarifa como por exemplo, com uma parte da arrecadação do IPVA e até mesmo parcerias com os empresários, já que teriam redução com o vale transporte dos funcionários. Com base no que foi apresentado fica perceptível a importância do transporte público de qualidade durante a pandemia, onde seria possível diminuir os contágios e salvar vidas. É notório que essa situação tem um perfil de usuário, que está sendo exposto diariamente ao vírus, mesmo pagando a maior parte da conta do transporte público. A reflexão se faz necessária para entender qual o motivo das soluções não serem colocadas em práticas, onde as mesmas são simples de serem executadas com um aumento de frota, fiscalização quanto ao uso de máscara e higienização desse transporte. Em relação às tarifas também não são expostas soluções mesmo que já tenham estudos que deixem claro que com apenas 1% do PIB poderia se dar gratuidade ao transporte público, que é um direito constitucional desde 2015.

REFERÊNCIAS

1. BRASIL. Constituição (1988). Financiamento extra tarifário da operação dos serviços de transporte público urbano no Brasil: Emenda constitucional nº 90, de 16 de setembro de 2015. **Diário Oficial da União**, Brasília, Seção 1, 2015. Disponível em: <https://www.inesc.org.br/estudomobildadeurbana/>. Acesso em: 13 maio 2021.
2. GRAGNANI, J. Por que o coronavírus mata mais as pessoas negras e pobres no Brasil e no mundo? **BBC News Brasil**, Rio de Janeiro, 12 jul. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53338421>. Acesso em: 13 maio 2021.
3. NITAHARA, A. Negros são maioria entre desocupados e trabalhadores informais no país-Agência Brasil. Agência Brasil, Rio de Janeiro, 13 nov. 2019. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-11/negros-sao-maioria-entre-desocupados-e-trabalhadores-informais-no-pais>. Acesso em: 13 maio 2021.
4. OLIVEIRA, C.; EVANGELISTA, A. C. Negros são os que mais morrem por covid-19 e os que menos recebem vacina no Brasil. **Brasil de Fato**, São Paulo, 21 abr. 2021. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2021/04/21/negros-sao-os-que-mais-morrem-por-covid-19-e-os-que-menos-recebem-vacinas-no-brasil>. Acesso em: 13 maio 2021.
5. SEM isolamento e ações contra covid-19, Brasil pode ter até 1 milhão de mortes na pandemia, diz estudo. **G1**, [S.l.], 27 mar. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2020/03/27/sem-isolamento-e-acoes-contr-a-covid-19-brasil-pode-ter-ate-1-milhao-de-mortes-na-pandemia-diz-estudo.ghtml>. Acesso em: 13 maio 2021.
6. CORONAVÍRUS: Brasil confirma primeiro caso da doença. **UNA - SUS**, Brasília, 27 fev. 2020. Disponível em: <https://www.unasus.gov.br/noticia/coronavirus-brasil-confirma-primeiro-caso-da-doenca>. Acesso em: 13 May 2021.

7. COM auxílio emergencial reduzido, Brasil terá 61 milhões na pobreza em 2021. **BBC News Brasil**, Florianópolis, 22 abr. 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil/56843399>. Acesso em: 13 May 2021.
8. GRANDE Recife tem redução de 47% na frota de ônibus nas ruas por causa do coronavírus. G1. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2020/04/03/grande-recife-tem-reducao-de47percent-na-frota-de-onibus-nas-ruas-por-causa-do-coronavirus.ghtml>. Acesso em: 13 maio 2021.
9. MANHAS, C. Pandemia escancara a dura realidade de usuárias (os) do Transporte Público Urbano. **INESC**, [S.l.], 20 ago. 2020. Disponível em: <https://www.inesc.org.br/pandemia-escancara-a-dura-realidade-de-usuarias-os-do-transporte-publico-urbano/>. Acesso em: 13 maio 2021
10. A Periferia Travada- Jornal do comercio. **Jornal do Comércio**, Recife, 14 set. 2014. Disponível em: <http://especiais.jconline.ne10.uol.com.br/aperiferiatravada/>. Acesso em: 13 maio 2021.