

# DISPUTAS EM TORNO DA REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DE ÔNIBUS EM SÃO PAULO EM 2013: REFLEXÕES A PARTIR DO CASO DO AZULZINHO (TERRITÓRIOS, LUTAS SOCIAIS E PLANEJAMENTO EM CONTEXTO DE CONFLITO)

**Autor: Pedro Rittner Valente**

Instituição: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo | E-mail: pedro.rittner@gmail.com

---

## Sessão Temática X: Territórios, lutas sociais e planejamento em contexto de conflito

---

**Resumo:** Este artigo aborda o conflito decorrente da alteração de linhas de ônibus em São Paulo durante a gestão Haddad, entre 2013 e 2014. Tais mudanças, empreendidas pela Prefeitura, visavam imprimir uma nova racionalidade para o sistema de ônibus, alinhada ao princípio tronco-alimentador, pretensamente mais eficaz. No entanto, conforme as alterações eram implementadas, aflorava também uma forte resistência aos cortes pelos usuários impactados, os quais experimentaram uma precarização das condições de transporte. Nesse sentido, a pesquisa parte de um estudo de caso, o conflito em torno da alteração do itinerário da linha 577T, com o objetivo de discutir a natureza desses movimentos de resistência e a sua relação com as formas hegemônicas de planejamento e o contexto social à época.

**Palavras-chave:** Ônibus; movimento social; planejamento urbano; 2013; insurgência

## DISPUTES OVER THE RESTRUCTURING OF BUS SYSTEM IN SÃO PAULO IN 2013: THOUGHTS BASED ON THE CASE OF AZULZINHO

**Abstract:** *This article addresses the conflict resulting from changes to bus routes in São Paulo during the Haddad administration, between 2013 and 2014. These changes, carried out by the city government, aimed to introduce a new rationality to the bus system, aligned with the trunk-feeder model, which was purportedly more efficient. However, as the changes were implemented, a strong resistance emerged from the affected users, who experienced a deterioration in transportation conditions. In this sense, the research is based on a case study of the conflict surrounding the route changes of bus line 577T, with the aim of discussing the nature of these resistance movements and their relationship to the hegemonic planning models and the social context of the time.*

**Keywords:** *Bus, social movements; urban planning; 2013; insurgency*

---

## DISPUTAS RELACIONADAS A LA REESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE AUTOBUSES EN SÃO PAULO: REFLEXIONES A PARTIR DEL CASO AZULZINHO

**Resumen:** *Este artículo aborda el conflicto derivado de los cambios en las rutas de autobús en São Paulo durante la administración de Haddad, entre 2013 y 2014. Estos cambios, implementados por el gobierno municipal, tenían como objetivo introducir una nueva racionalidad en el sistema de autobuses, alineada con el modelo troncal-alimentador, que supuestamente era más eficiente. Sin embargo, a medida que se implementaban los cambios, surgió una fuerte resistencia por parte de los usuarios afectados, quienes experimentaron un deterioro en las condiciones del transporte. En este sentido, la investigación se basa en un estudio de caso del conflicto en torno a los cambios de ruta de la línea de autobús 577T, con el objetivo de discutir la naturaleza de estos movimientos de resistencia y su relación con los modelos de planificación hegemónicos y el contexto social de la época.*

**Palabras clave:** *Autobús; movimientos sociales; planeamiento urbano; 2013; insurgencia*

## INTRODUÇÃO

Poucos meses após as manifestações de junho de 2013, outra política de transporte implementada pela Prefeitura de São Paulo encontraria forte resistência da população. Desenvolvido pelo setor técnico da agência controladora do sistema de ônibus do município, a São Paulo Transportes (SPTrans), o plano de seccionamento das linhas de ônibus visava estruturar um sistema tronco-alimentado, e foi visto com bons olhos pela administração municipal. Os técnicos argumentavam que este sistema aumentaria a velocidade dos ônibus e reduziria os custos de operação, permitindo o congelamento da tarifa. No entanto, algumas alterações de itinerário sofreram forte resistência da população, que se mobilizou para buscar reverter os cortes. Contrapondo-se à narrativa da SPTrans de que tais movimentos ou buscavam preservar privilégios ou não haviam compreendido a proposta da empresa com a reestruturação do sistema de ônibus, defendemos a tese de que tal conflito decorreu da forma pela qual o planejamento urbano e de transportes era realizado, com baixa e falha participação da população, em descompasso com a agenda dos grandes atos de 2013.

Para isso, realizamos primeiramente uma breve contextualização do momento histórico em que a política de reorganização das linhas ganhou ímpeto (segundo semestre de 2013), discutindo a relação dessa política com as diretrizes de transporte da gestão Haddad e com as manifestações de junho. Em seguida, resgatamos brevemente contribuições teóricas que pesquisadores realizaram sobre o processo de constituição do sistema de ônibus em São Paulo, para então apresentar o plano proposto pela gestão Haddad. Na terceira seção do artigo realizamos um estudo de caso: a alteração da linha 577T, que gerou forte resistência da população, a qual se organizou para reverter a mudança através do Movimento Volta Azulzinho. A escrita desta seção se baseou na consulta a registros de atas, panfletos, fotografias, vídeos e publicações que o grupo fez na página do Facebook entre outubro de 2013 e maio de 2014, quando a linha foi reativada. Enquanto pessoa que participou do coletivo, utilizei também como recurso para narrar o processo de formação e atuação do grupo o resgate crítico à minha memória. Na conclusão do artigo, apresentamos as considerações que até aqui chegamos a respeito das limitações das formas hegemônicas de planejamento dito participativo.

## CONTEXTUALIZAÇÃO DA POLÍTICA DE REORGANIZAÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS EM SÃO PAULO

São Paulo, junho de 2013. O aumento da tarifa nos transportes urbanos deflagrou uma série de manifestações que agitaram as ruas da cidade, assim como ocorria em outras cidades brasileiras. Na capital paulista, o reajuste de 3 reais para 3 reais e 20 centavos foi acordado pelo governador do Estado em exercício, Geraldo Alckmin (PSDB), e o prefeito Fernando Haddad (PT), sob a justificativa de que a tarifa não havia acompanhado o aumento inflacionário, que encarecia a operação do sistema de transportes.

Conforme as manifestações cresceram e tomaram proporções inesperadas até mesmo para o coletivo que convocou os atos, o Movimento Passe Livre (MPL), outras pautas passaram a ser incorporadas nos discursos que ecoavam das ruas, o que gerou uma imensa pluralidade de entendimentos sobre os sentidos de tais manifestações. O bordão “não é só por 20 centavos”, entoado nos atos e amplamente disseminado na mídia, acabou se constituindo como um rótulo onde tudo se depositava, muitas vezes de forma oportunista.

Entrando nessa discussão, parece-nos que para o MPL o “mais do que 20 centavos” estaria associado à defesa histórica do movimento pela tarifa zero, pela “vida sem catracas”, pela não mercantilização de um bem comum e fundamental para a realização da vida humana, o transporte urbano, o qual condiciona a realização de outros direitos fundamentais, como o acesso à educação e à saúde. Cabe destacar que, desde o princípio, as manifestações foram convocadas pelo MPL, sobretudo, para barrar o reajuste tarifário. Da mesma forma, o fato político que fez com que as manifestações deixassem de ser chamadas foi a revogação do reajuste da tarifa.

No entanto, ainda que o MPL fosse o principal agente mobilizador das massas que compuseram as manifestações de junho, estas passaram a contar, na medida em que cresciam, com pessoas e coletivos de espectros políticos mais amplos. Assim, cabe destacar que mais do que 20 centavos de fato significava coisas distintas para os grupos ali presentes. De acordo com pesquisa do Instituto Datafolha em São Paulo, realizada no dia 13 de junho de 2013, dia em que ocorreu o ato mais violentamente reprimido, 75% dos entrevistados consideravam que a tarifa no transporte público era cara ou muito cara, enquanto 23% consideravam adequada e apenas 2% afirmaram que era barata. A pesquisa também revela que apenas 15% dos entrevistados consideravam a qualidade do transporte público boa ou ótima, enquanto mais da metade (55%) o consideravam de qualidade ruim ou péssima. Entre os modais, o ônibus foi o pior avaliado, com 54% afirmando apresentar qualidade ruim ou péssima. A combinação desses dados sugere que, para muitos dos que se engajaram nas mobilizações, não se tratava apenas do preço das tarifas, mas, essencialmente, de que estas eram caras em função da (má) qualidade do serviço prestado.

Isso também aparece, de alguma forma, nos resultados da pesquisa subsequente do Datafolha na cidade, datada de 18 de junho de 2013, no dia seguinte ao ato que registrou um expressivo aumento do número de manifestantes. Quando perguntados sobre os motivos que os levaram às manifestações do dia anterior, 27% dos entrevistados responderam que protestavam por um transporte de melhor qualidade. Essa foi a quarta resposta mais recorrente, somente atrás dos seguintes motivos: contra o aumento da tarifa (67%), contra a corrupção (38%) e contra os políticos (35%). Esses dados reafirmam a análise de Rolnik e Andrés (2023), de que Junho se explica pela confluência violenta de 3 “rios” diferentes: o das revoltas populares por transporte, as quais já haviam provocado importantes manifestações urbanas em outros momentos; o dos movimentos anticorrupção, que cresciam na medida em que se ampliava a repercussão midiática de investigações de combate à corrupção; e o do

novo ciclo de lutas por direitos urbanos, os quais recebiam pouca atenção, até mesmo de gestões públicas que tinham como pauta a redução das desigualdades.

Em sua tese de doutorado, Andrés (2022) retoma a incredulidade, por parte da classe política e de parte da intelectualidade progressista, quanto à ocorrência das manifestações de junho de 2013. Afinal, tudo parecia ir relativamente bem do ponto de vista econômico: a inflação estava controlada, os números de extrema pobreza eram baixos, com aumento ao acesso ao mercado de consumo pelas camadas populares, e a taxa de desemprego estava reduzida. O autor defende, no entanto, que do ponto de vista da vida urbana a situação não ia tão bem:

O que aconteceria se adicionássemos à história analítica do período outras questões, que raramente pautam o debate público [...] Entre estas questões estariam, por exemplo, o tempo despendido no trânsito; o custo da tarifa de transporte público em relação aos salários; os problemas de saúde gerados pela poluição do ar; as mortes e problemas de saúde gerados por acidentes de trânsito; as insatisfações com remoções e elitização dos espaços urbanos; a distribuição e qualidade dos serviços públicos de educação e saúde; a qualidade dos espaços públicos e das moradias (Andrés, 2022, p. 22).

Andrés defende, portanto, que Junho não se explica por questões do campo econômico, mas do campo da qualidade da vida urbana, a qual pouca atenção vinha recebendo das políticas públicas. A interpretação de Andrés ressoa posições de outra parte da intelectualidade que já mesmo em 2013 reconhecia a natureza urbana das reivindicações das manifestações. Por exemplo, no artigo “É a questão urbana, estúpido!” Ermínia Maricato defendia essa tese, argumentando que

Nem toda melhoria das condições de vida é acessível com melhores salários ou com melhor distribuição de renda. Boas condições de vida dependem, frequentemente, de políticas públicas urbanas – transporte, moradia, saneamento, educação, saúde, lazer, iluminação pública, coleta de lixo, segurança (Maricato, 2013, p. 2013).

Em junho de 2013, o governo de Fernando Haddad (PT) completava meio ano de mandato à frente da Prefeitura de São Paulo. Desde a campanha, Haddad sinalizara que se cercaria de um quadro técnico e progressista para compor as secretarias, buscando melhorar a qualidade da vida urbana. A Secretaria dos Transportes, liderada por Jilmar Tatto, assumia protagonismo para alcançar essa diretriz, tendo como princípios a priorização do transporte público e da mobilidade ativa, visando reduzir o tempo despendido no trânsito, o número de acidentes e a emissão de poluentes atmosféricos. Assim, antes mesmo da eclosão das jornadas de junho, a cidade de São Paulo havia ganhado novas faixas exclusivas de ônibus, ciclovias e ciclofaixas.

É nesse contexto que, no segundo semestre de 2013, após as manifestações de junho, ocorreu em toda a cidade uma política de alteração do itinerário das linhas de ônibus urbanos. Embora antes mesmo da gestão Haddad essa política já viesse sendo implementada gradualmente pela SPTrans, neste período ela se intensificou. A gestão Haddad entendia que uma melhor organização das linhas de ônibus melhoraria a qualidade do serviço, um clamor das ruas em junho, como também reduziria os custos de operação, permitindo o

congelamento da tarifa em 3 reais sem precisar aumentar o subsídio para remuneração das empresas operadoras:

Uma razão de a tarifa ser cara é o transporte ruim. Se eu dobro a velocidade média dos ônibus, isso significa que vão passar mais ônibus pelos pontos e o serviço melhora e o custo deve cair. A questão do preço e qualidade do transporte público são indissociáveis. Não há caminho a não ser priorizar o transporte público (Haddad, 2013).

Os mais de 20 centavos de junho podiam facilmente ser compreendidos como um clamor pela melhoria da qualidade do transporte público, para o qual a política de reorganização das linhas de ônibus parecia fornecer uma resposta. Entretanto, se de alguma forma os recados de junho podem ter sido ouvidos pela gestão municipal, a política elaborada em resposta evidenciou os limites dessa escuta. Conforme argumentaremos, esta política de reorganização não só encontrou sua base de legitimação em junho de 2013, como, ao mesmo tempo, foi refreada pela própria experiência das ruas daquele ano.

## **A REORGANIZAÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DURANTE A GESTÃO HADDAD**

A rede de ônibus herdada pela gestão Haddad derivou de um processo histórico de criação de linhas que visava, sobretudo, a realização dos interesses de agentes econômicos. Segundo Campos, “o desenho das linhas da cidade foi historicamente produzido muito mais pela ação não-estatal do que pela ação estatal, notadamente o empresário de ônibus” (Campos, 2014, p. 16), cujo lucro estava estreitamente relacionado ao itinerário das linhas. Como o esquema de remuneração previa que a única fonte de financiamento da operação (e, portanto, do lucro da empresa operadora) corresponderia ao total arrecadado com as passagens, as empresas evitavam ao máximo operar itinerários considerados pouco lucrativos, competindo entre si para circular nas áreas de maior demanda na cidade. Quando isso não era possível, deliberadamente reduziam o número de partidas de modo a aumentar o índice de lotação dos ônibus (Campos, 2014; Gregori et al., 2020).

Os agentes imobiliários também exerceram influência no desenho das linhas de ônibus, já que o “lançamento de um sistema de ônibus, associado à progressiva abertura de novas avenidas, possibilitou a expansão [do crescimento urbano] em direção à periferia” (Caldeira, 2000, p. 217), viabilizando assim o processo de segregação socioespacial. A articulação entre loteador e empresário de ônibus se manifestava inclusive na produção de anúncios publicitários dos novos loteamentos, indicando as linhas de ônibus que os atendiam de forma a alavancar as vendas (Langenbuch, 1971). Em algumas situações, quando as linhas existentes não eram suficientes para atender as necessidades das comunidades que cresciam nas periferias, o processo de criação de itinerários também resultou de solicitações de associações de moradores. Raras foram as exceções a esse padrão de produção de linhas de ônibus, como quando durante a gestão de Luiza Erundina na Prefeitura de São Paulo, com propostas como fortalecer o papel de gestão da CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos), de

Municipalizar o transporte e de implantar tarifa zero nos ônibus da cidade. No entanto, essas propostas ou foram descontinuadas ou sofreram tamanha resistência que não chegaram a ser implementadas.

Portanto, a rede de ônibus existente em 2013 foi resultado de um processo histórico que hegemonicamente não concebia o transporte público como condição para consagrar melhores condições de vida urbana para seus usuários. Tanto as diretrizes da gestão de Haddad para o tema, como os clamores das ruas de junho, demandavam uma mudança radical quanto à lógica de estruturação do sistema de ônibus. Essa mudança, idealizada pelo setor técnico da SPTrans, tinha também como propulsoras as novas tecnologias e infraestruturas de transporte, como o bilhete único (introduzido em 2004 durante a gestão Marta Suplicy), os dispositivos de GPS instalados nos ônibus, as novas estações de metrô ou terminais de ônibus e a ampliação do número de corredores e faixas exclusivas de ônibus na cidade. Para a empresa, o sistema de ônibus de São Paulo era irracional e retrógrado.

A política formulada propunha a reorganização das linhas de ônibus, com o objetivo de estabelecer um sistema em rede a partir do modelo tronco-alimentador. As várias linhas longas que partiam das periferias em direção à região central da cidade, muitas vezes se sobrepondo umas às outras, seriam “racionalizadas” (seccionadas, reduzidas ou eliminadas), visando reduzir o número de linhas em circulação nos corredores de ônibus e faixas exclusivas estruturais. Nesse contexto, o número de linhas circulando na capital seria reduzido em 31%, caindo de 1305 para aproximadamente 900.

Segundo Souza e Tôrres (2015), então diretora e superintendente de planejamento da SPTrans, as linhas que permanecessem poderiam circular com maior velocidade, frequência e regularidade, aumentando o índice de cumprimento de horários programados. Isso também tenderia a reduzir o tempo de espera dos passageiros por “suas” linhas, uma vez que em um sistema troncalizado seria possível utilizar qualquer linha que se dirigisse ao terminal ou ponto de conexão com a linha local, a qual atenderia os bairros. Em paralelo, poderiam ser criadas novas conexões perimetrais ou locais, oferecendo ao usuário mais possibilidades de deslocamento, com a contrapartida de requerer do mesmo maior quantidade de transbordos.

Nesse momento, enfrentando a tradição do urbanismo rodoviarista, a gestão Haddad perseguia sua promessa de campanha de entregar novas faixas exclusivas de ônibus. De janeiro de 2013 a março de 2014, foram implantados na capital paulista 319,8 km de faixas exclusivas, mais do que o triplo do realizado até 2013 (105 km). Antes destas faixas exclusivas terem circulação liberada para os táxis, os ônibus que as utilizaram tiveram um aumento de velocidade média de 30% (Bazani, 2014). O plano de reorganização das linhas, na visão dos técnicos, era uma etapa complementar à criação das faixas exclusivas, no sentido de ampliar a velocidade de circulação dos ônibus, melhorando sua frequência.

Assim, em outubro de 2013, na ocasião da quebra de contrato de uma das empresas operadoras do sistema que atuava na zona Leste, por descumprimento das obrigações contratuais, a SPTrans aproveitou para alterar o itinerário de 45 linhas de ônibus que

circulavam na região. Embora o maior número de alterações neste momento tenha acontecido na zona Leste de São Paulo, mudanças também aconteceram em diversas outras partes da cidade.

A introdução dos novos itinerários foi acompanhada, em alguns casos, de forte resistência de comunidades afetadas, culminando na formação de coletivos que se auto-organizaram para, a princípio, reverter os cortes de linhas e, em um segundo momento, se contrapor a esta política de reorganização do sistema de ônibus. A SPTrans, segura da qualidade do plano em implementação, concebeu tais movimentos como forças do atraso, restringindo-se a deslegitimar as reivindicações mediante o entendimento de que tais grupos buscavam preservar o privilégio de se deslocarem diretamente para os locais de interesse sem precisar realizar transbordos. Ao proceder dessa forma, a empresa se recusou a ouvir os apontamentos de usuários, os quais partiam menos de um saber técnico e mais da própria experiência corporificada. Conforme argumentaremos, essa postura afastou forças que estavam alinhadas, a nível de discurso, quanto ao que era fundamental: a busca pela melhoria da qualidade do transporte público e da vida urbana na cidade.

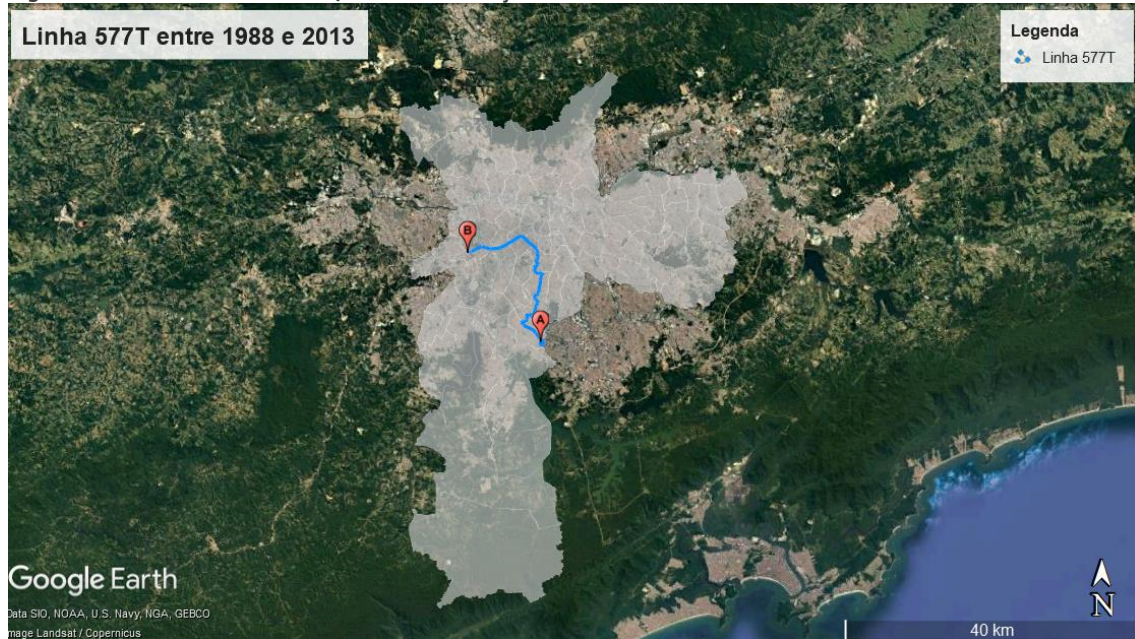
Se a gestão Haddad entendeu, adequadamente, que as jornadas de junho clamavam pela questão urbana, esse entendimento foi apenas parcial, na medida em que não compreendeu que isso envolvia não somente a elaboração de políticas públicas por parte dos órgãos gestores, visando melhorar a qualidade da vida urbana. Tratava-se, sobretudo, que tal elaboração envolvesse necessária e ativamente a população, numa perspectiva lefebvriana de direito à cidade (Lefebvre, 2011). Ao excluir o saber e a visão das pessoas afetadas pelas políticas públicas, independente das intenções em jogo, abria-se margem para a desconfiança, especialmente em um momento no qual o tema da corrupção estava em alta no imaginário social, compondo, junto com a questão urbana e as mobilizações por transportes, os 3 rios que compuseram a explosão das manifestações de junho.

## **A ALTERAÇÃO DO ITINERÁRIO DA LINHA 577T**

Uma das várias mudanças realizadas no segundo semestre de 2013 pela SPTrans que sofreu forte resistência da população usuária foi a alteração da linha 577T/10 Jardim Miriam - Vila Gomes, cujo itinerário existia desde pelo menos 1988. Partindo do Jardim Miriam, bairro localizado no distrito de Cidade Ademar, região sudeste de São Paulo, muito próximo à divisa com Diadema, a linha atingia o bairro da Vila Gomes, no distrito do Butantã, zona oeste (ver figura 1). Nesse caminho, o ônibus se dirigia à região do centro expandido de São Paulo, passando por bairros da zona Sul, como Jabaquara, Saúde, Praça da Árvore, Vila Mariana e Santa Cruz; atingia a região do Paraíso, percorrendo toda a avenida Paulista até chegar à avenida Rebouças, onde se dirigia para a zona oeste, passando por Pinheiros e Butantã. No total, o itinerário entre as duas extremidades contabilizava aproximadamente 32 km de extensão, um dos mais longos da cidade. A linha atendia a públicos variados, por conta deste trajeto, passando por regiões com muitos equipamentos de saúde, culturais e educacionais,

atendendo também uma região onde havia grande oferta de emprego, o que fazia com que a linha tivesse grande movimentação nos horários de pico de manhã e no fim da tarde.

**Figura 1: Itinerário da linha 577T, antes da alteração de outubro de 2013**

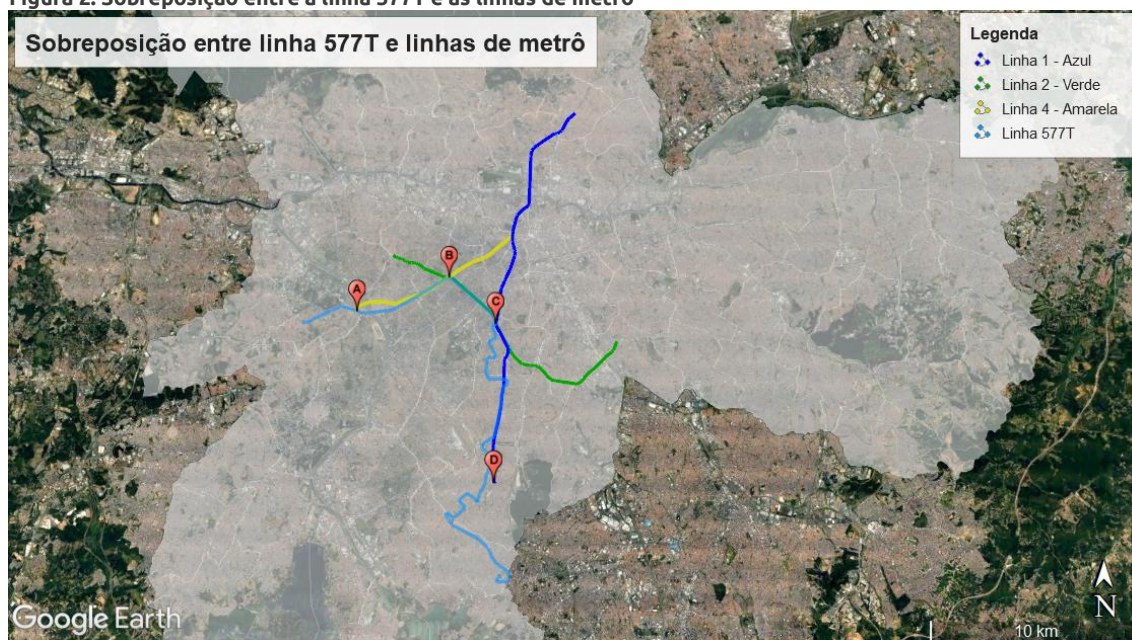


Nota: trajeto realizado pela linha 577T entre 1988 e 2013, no sentido Jardim Míriam (Ponto A) - Vila Gomes (Ponto B).  
Fonte: elaborado pelo autor.

Antes de ser alterada, a linha 577T apresentava partidas de 7 em 7 minutos durante os horários de pico. Entre as linhas que circulavam no Butantã pela Avenida Corifeu de Azevedo Marques, era a que fazia ponto final mais próximo ao centro expandido. Por isso, as pessoas que habitavam a porção mais central do Butantã, mas ainda distante para acessar a pé a estação de metrô, tinham na 577T a única opção viável de embarque e desembarque nos horários de pico, dada a superlotação das outras linhas no trecho inicial da Avenida Corifeu (era comum que as outras linhas, já lotadas, não parassem nos pontos iniciais da Avenida Corifeu). As vantagens funcionais da linha eram ainda mais decisivas para certos grupos sociais, como os idosos, para os quais a superlotação de veículos ou a realização de baldeações muitas vezes interditava o deslocamento.

Contudo, na compreensão da SPTrans, a linha era demasiadamente longa e se sobrepunha com o sistema de metrô (ver figura 2) e outras linhas de ônibus, especialmente a linha 715M Jardim Maria Luiza/ Largo da Pólvora (ver figura 3), tornando-a onerosa e dispensável.

**Figura 2: Sobreposição entre a linha 577T e as linhas de metrô**



Nota: A linha 577T se sobrepunha com as linhas Amarela do metrô entre as estações Butantã (ponto A) e Paulista (Ponto B), Verde entre as estações Consolação (ponto B) e Ana Rosa (ponto C) e Azul entre as estações Ana Rosa (ponto C) e Jabaquara (ponto D).

Fonte: elaborado pelo autor.

**Figura 3: Sobreposição entre as linhas 577T e 715M**



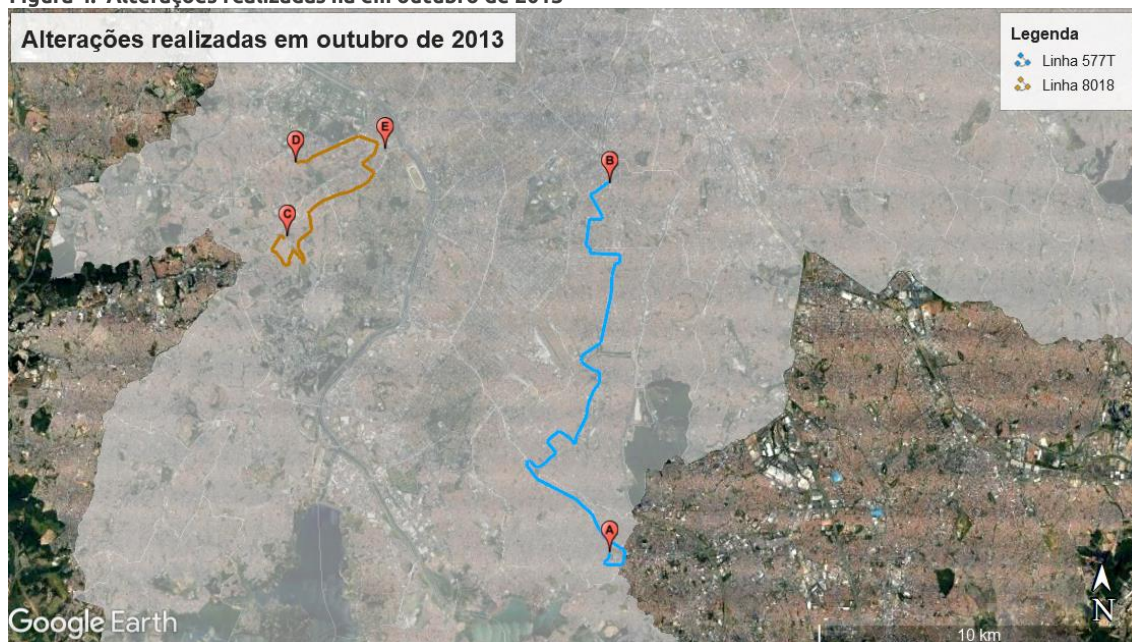
Nota: no trecho entre a praça Elis Regina (ponto A) e a avenida Paulista no cruzamento com a avenida Brigadeiro Luís Antônio (ponto B), as linhas 577T e 715M se sobrepunham. Todo este trecho já contava em 2013 com faixas exclusivas (nas avenidas Corifeu de Azevedo Marques, Vital Brasil e Paulista) e por corredor de ônibus (na Avenida Rebouças).

Fonte: elaborado pelo autor.

A alteração, implementada pela SPTrans no dia 26 de outubro de 2013, deslocou da Vila Gomes o ponto final da linha para o metrô Ana Rosa, na região centro-sul da capital (ver figura 4). O trajeto entre o Jardim Miriam e o metrô Ana Rosa permaneceu praticamente o mesmo. No entanto, a ligação entre a Vila Gomes e o metrô Ana Rosa deixou de existir. No mesmo dia, a linha 8018 (Vila Sônia - Metrô Butantã) teve seu itinerário prolongado até a Vila Gomes (sua

nova denominação passava a ser Vila Sônia - Vila Gomes), sem oferecer, entretanto, uma ligação do bairro ao centro expandido.

Figura 4: Alterações realizadas na em outubro de 2013



Nota: a linha 577T manteve o seu ponto inicial no Jardim Míriam (ponto A), mas foi reduzida até o metrô Ana Rosa (ponto B). Já a linha 8018, que fazia o itinerário entre a Vila Sônia (ponto C) e o metrô Butantã (ponto E), foi prolongada até a Vila Gomes (ponto D).

Fonte: elaborado pelo autor.

O anúncio em papel, comunicando a redução do itinerário da antiga 577T e o prolongamento da 8018, foi afixado nos ônibus que circulavam na linha aproximadamente 10 dias antes da mudança ser efetivada. No anúncio, recomendava-se, como caminho alternativo partindo da Vila Gomes, uma opção que, utilizando exclusivamente ônibus, envolveria realizar 2 baldeações. A outra alternativa recomendada era integrar com o metrô, nesse caso exigindo a realização de 3 baldeações a um custo adicional de R\$1,65. Parte destas integrações não eram imediatas, envolvendo a necessidade de realização de caminhadas por vias que não receberam intervenções de qualificação.

Diante desse cenário, a semana que antecedeu as mudanças foi marcada pela surpresa e consternação da população com o anúncio, especialmente entre aqueles que utilizavam a linha no trecho entre a Vila Gomes e a estação Ana Rosa do metrô. Muitos destes usavam o ônibus há décadas e, em poucos dias, sem maiores explicações, deixariam de contar com essa opção de transporte. Indignados com o anúncio, tendo junho como horizonte, parte da população se organizou para se contrapor ao corte da linha, constituindo o chamado Movimento Volta Azulzinho, o qual atuaria por mais de 6 meses até conseguir o retorno parcial da linha.

## A LUTA PELO AZULZINHO

As aproximadamente duas semanas entre o momento em que foram afixados nos veículos anúncios sobre a alteração do itinerário da linha e a efetivação do corte, no dia 26 de outubro, foram cruciais para a constituição do Movimento Volta Azulzinho. Durante esse período, ao se depararem com a notícia do seccionamento, muitos usuários encontraram na recém criada página do Facebook o elemento aglutinador com aqueles que, também impactados, buscavam barrar o corte. Intitulada "Pela Manutenção do 577T/10 - Jardim Miriam / Vila Gomes", a página foi criada no dia 17 de outubro por PP, usuário da linha, que morava a aproximadamente 500 metros do ponto final.

O primeiro momento da articulação foi, portanto, marcado pela aproximação virtual de pessoas que ainda não se conheciam. Nesse período, as publicações nesta página eram feitas em primeira pessoa, refletindo o posicionamento de PP sobre o tema. A interação se dava mediante os comentários que as pessoas faziam nas publicações, construindo e reverberando o entendimento de que se a mudança não fosse barrada antes que acontecesse, seria muito difícil revertê-la. Assim, o grande mote desta fase foi o de impedir a implementação da mudança anunciada.

Para atingir esse objetivo, a principal ferramenta política desenvolvida foi, para além da página do Facebook, a coleta física de assinaturas contra o corte da linha, visando demonstrar para as autoridades que havia um grande descontentamento popular com a medida. No dia 19, PP publicou um modelo de abaixo-assinado na página e solicitou a todos que pudessem, que imprimissem cópias e coletassem assinaturas. Lançando mão de uma estratégia em que as pessoas podiam se engajar autonomamente em diversos locais, mesmo antes do estabelecimento de um grupo estruturado, muitos aderiram ao chamado, como é possível observar nos comentários publicados na página no dia 22 de outubro:

MV: Bom dia! deixei ontem nas proximidades da Praça Elis Regina mais folhas, e alguém também já havia deixado na padaria, escola de dança. Amanhã não sei se poderei recolher as folhas, então por favor peguem no mercadinho, padaria, portaria do condomínio fechado e na banca de jornal, obrigada.

KS: Pessoal! Quero assinar! Essa linha é a melhor. Ja morei no Butantã e hj moro na Vila Mariana e essa linha tem que continuar!!!!!! Quero ajudar!

O abaixo-assinado foi a primeira ação realizada que articulava o virtual ao território. As pessoas avisavam na rede social onde estavam deixando as listas (normalmente com porteiros de prédios ou pequenos comércios locais), o que evidencia certo voluntarismo que respondia à urgência do momento. Alguns passavam cópia do abaixo-assinado dentro dos veículos que faziam as últimas viagens no antigo itinerário, o que acabou também cumprindo a função de informar sobre o corte, uma vez que muitos sequer sabiam que a linha seria extinta. Ao fim de uma semana, foram recolhidas as listas e realizado o primeiro encontro presencial entre alguns dos que tomaram a dianteira na coleta das assinaturas. No dia 25 de outubro, na véspera da alteração do itinerário, o abaixo-assinado, que contabilizava pouco

mais de duas mil assinaturas, foi entregue por mim e por PP ao subprefeito do Butantã, que informou que acionaria a SPTrans e enviaria uma devolutiva por email até o dia 29 do mesmo mês.

A entrega do abaixo-assinado e a implementação do corte da linha, no dia seguinte, representaram uma transição importante na natureza da mobilização. A meta de reverter o corte antes que ele acontecesse não foi atingida e, em seguida, a promessa de alguma resposta ou mediação da Subprefeitura junto a SPTrans foi frustrada. A ausência de resposta, que em outro contexto histórico poderia representar uma dissolução da articulação, acabou fortalecendo sua construção. O grupo começou a entender que, se suas ações se restringissem a tramitar pelos meios formais, como solicitações via ofícios e abaixo-assinados, não haveria resultado. A luta pela linha só produziria efeitos mediante ampla mobilização que forçasse a Prefeitura a abrir algum diálogo com a população.

No dia 04 de novembro, ocorreu a primeira de uma série de reuniões semanais presenciais, que passaram a acontecer na praça Elis Regina (próxima ao ponto final na Vila Gomes). A partir desse momento, as ações do movimento seriam debatidas e deliberadas coletivamente em praça pública. Então, a página do Facebook mudou seu caráter, estando menos atrelada à figura de PP, com a adição de novos administradores, e tendo como principal função divulgar as ações decididas coletivamente, a agenda do coletivo e materiais de mobilização.

Dialogar presencialmente em um espaço público alterou a qualidade das interações, permitindo que se construísse uma percepção de que todos poderiam ter voz sobre os rumos do movimento. Havia, entre os participantes, pessoas que não tinham nenhuma experiência prévia em mobilizações, se reunindo com outras que possuíam um acúmulo de militância em movimentos sociais, em partidos políticos de esquerda ou em associações de bairro e que ajudavam na construção do entendimento de que a luta pelo Azulzinho se inseria numa luta maior por direitos e participação nas políticas urbanas. As pessoas com maior experiência também contribuíram para que o movimento perseguisse uma estrutura de participação horizontal de liderança distribuída (Nunes, 2023).

Grande parte dos participantes das reuniões e do movimento como um todo residiam no bairro do Butantã, nas imediações da Praça Elis Regina. A maioria delas era de classe média, com formação universitária, embora também participassem pessoas de classe média-baixa. Ainda que a faixa etária entre os integrantes fosse bastante diversificada, destacava-se o número de idosos (ver figura 5).

**Figura 5: Registro fotográfico da primeira reunião de 2014, realizada no dia 11/01 na Praça Elis Regina.**



Fonte: elaborado pelo autor.

Uma das primeiras deliberações das reuniões presenciais foi a reativação do abaixo-assinado. As pessoas que se reuniam efetivamente acreditavam que, se conseguissem mais assinaturas, o peso político do instrumento seria maior. Contudo, a reativação do abaixo-assinado acabou por servir primordialmente para informar a população de que havia uma mobilização sendo construída para buscar reativar a linha. Muitos tomaram conhecimento da mudança através dos abaixo-assinados e, ao se depararem com a notícia pela mediação de outros usuários insatisfeitos, acabaram, eles também, procurando se mobilizar. Novos pontos de coleta de assinaturas foram instituídos e a lista com tais pontos, normalmente bancas de jornal, salões de beleza ou pequenos mercados, foi divulgada na página da rede social e em panfletos (ver figura 6). O efeito foi um rápido crescimento no número de assinaturas: entre o final de 2013 e o dia 14 de janeiro de 2014, o número saltou de 3.000 para pouco mais de 4.000, que seriam anexadas a ofícios encaminhados ao Ministério Público e à Comissão de Transportes da Câmara de Vereadores, solicitando a reativação da linha.

Figura 6: Pontos de coleta de assinaturas para o abaixo-assinado em 08/01/2014.



Fonte: elaborado pelo autor.

As reuniões regulares eram divulgadas não somente no Facebook, mas também por meio de panfletos e cartazes, distribuídos no interior dos ônibus, nas imediações da praça Elis Regina e nos comércios locais (ver figura 7). Essas estratégias, que articulavam ações em ambiente virtual e no espaço público, provocaram uma ampliação da mobilização, observada no aumento do número de pessoas que participavam das reuniões e do número de seguidores da página.

Figura 7: Primeiro cartaz de divulgação do movimento

**DESAPARECIDO**

5777/10 – Vila Gomes-Jd. Miriam

Se você também deu conta do desaparecimento do Azulzinho das ruas do Butantã e sofre com a sua ausência, venha à próxima reunião. Será no próximo sábado, **16/11, às 14h30min**, próximo aos equipamentos de ginástica da **Praça Elis Regina**.  
Lá trataremos de como podemos trazê-lo de volta. Quanto mais gente vier, maiores as forças para isso. Chame os amigos, vizinhos e familiares.  
Para maiores informações, acesse <https://www.facebook.com/linha577T>  
Não perca!!!

**DESAPARECIDO**

5777/10 – Vila Gomes-Jd. Miriam

Se você também deu conta do desaparecimento do Azulzinho das ruas do Butantã e sofre com a sua ausência, venha à próxima reunião. Será no próximo sábado, **16/11, às 14h30min**, próximo aos equipamentos de ginástica da **Praça Elis Regina**.  
Lá trataremos de como podemos trazê-lo de volta. Quanto mais gente vier, maiores as forças para isso. Chame os amigos, vizinhos e familiares.  
Para maiores informações, acesse <https://www.facebook.com/linha577T>  
Não perca!!!

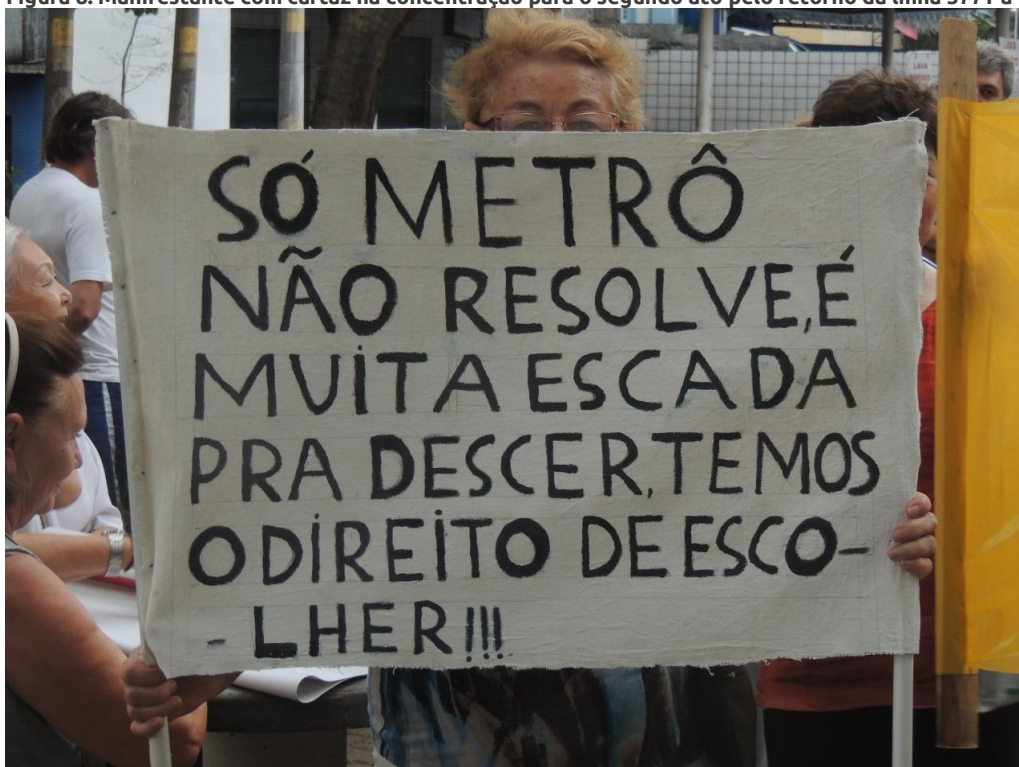
Nota: os cartazes eram impressos e colados no entorno de vias pelas quais o ônibus passava, especialmente na região da praça Elis Regina. Eles normalmente continham uma imagem acompanhada de um texto curto, muitas vezes num tom irônico, divulgando a agenda das próximas ações e a página do Facebook.

Fonte: Movimento Volta Azulzinho, 2013.

A partir de janeiro de 2014, começaram a sair matérias na imprensa sobre o tema, a princípio informando sobre a política de alteração de itinerários e que essa política estava gerando conflitos com a sociedade. Na medida que a imprensa começou a demonstrar interesse em acompanhar a pauta, o grupo passou a escrever releases, com o objetivo que fosse realizada uma cobertura específica do caso do Azulzinho.

Um dos fatores decisivos para que essa cobertura acontecesse foram os apontamentos feitos pelo coletivo de que o corte prejudicava especialmente certos grupos, como os idosos. Nas reuniões, eram muito recorrentes os depoimentos destes sobre as dificuldades com a condução após o corte da linha 577T. Os idosos eram impactados não apenas pela dificuldade de embarcar e desembarcar nas outras linhas, mais lotadas, mas também na enorme dificuldade para realizar os transbordos exigidos com o corte da linha exigia. Tais integrações requeriam longas caminhadas, em calçadas que não receberam as adequações necessárias para a mobilidade (ver figura 8).

**Figura 8: Manifestante com cartaz na concentração para o segundo ato pelo retorno da linha 577T à Vila Gomes**



Fonte: Movimento Volta Azulzinho, 2014.

Assim, o coletivo buscou enfatizar a questão dos idosos nos materiais que passou a produzir, coletando depoimentos sobre as consequências do corte da linha para este grupo: a perda de autonomia nos deslocamentos, a interdição de certos trajetos e os acidentes sofridos durante os transbordos. Estes depoimentos foram publicados nas redes sociais e contribuíram para captar a atenção da mídia. Assim, a partir de fevereiro, além de veículos menores de bairros, grandes agências de comunicação como os jornais *Agora*, *Folha de São Paulo* e *Diário de São*

Paulo, telejornais da TV Gazeta e do SBT, portais de notícias UOL e Terra, e a rádio CBN, realizaram matérias específicas sobre essa mobilização (ver figura 9).

Figura 9: Reportagem publicada no jornal Agora, no dia 01 de fevereiro de 2014.

# Idosos do Butantã ficam sem ônibus que ia a hospitais

■ RESPOSTA

## SPTrans vai reavaliar as linhas

A SPTrans afirma que está reavaliando o atendimento de transporte público no bairro de Vila Gomes (zona oeste), bem como as "opções de deslocamento disponíveis".

Questionada se houve pesquisa de perfil de moradores do bairro antes da mudança das linhas, a SPTrans não respondeu. A empresa, que gerencia o transporte na capital, disse apenas que nos próximos dias serão realizadas pesquisas no local para verificar a lotação dos ônibus nas linhas que trafegam pela região, especificamente na avenida Corifeu de Azevedo Marques. O levantamento vai verificar a necessidade de estender a linha.



■ A aposentada Yoko Shiraishi Moraes, 72 anos, que vai ao Hospital das Clínicas (região central), diz que antes levava 20 minutos no trajeto, hoje de uma hora

## Linha passava pela Paulista e Rebouças, onde estão alguns dos principais hospitais da cidade

Moradores da Vila Gomes (zona oeste de São Paulo), na região do Butantã, reclamam da mudança de uma das linhas do bairro, que levava a hospitais na região da av. Paulista, como Hospital das Clínicas, Santa Catarina, São Paulo e Hospital do Rim.

Em outubro do ano passado, a SPTrans modificou a linha 577T-10 Jd.Miriam/Vila Gomes, que antes percorria a av. Rebouças até a Paulista.

Desde então, o ônibus só chega até o metrô Ana Rosa (na zona sul), indo pela av. Francisco Morato, sem passar pela av.Benedita Paulista.

No mesmo mês, a linha 8018-10 Vila Sônia/Butantã passou a atender o antigo ponto final da linha 577T e teve o nome alterado para Vila Gomes/Vila Sônia.

Os passageiros mais preju-

dicados foram os idosos (20,34% da população do Butantã segundo a fundação Seade, Sistema Estadual de Análise de Dados). De acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), pouco mais de 10 mil idosos vivem no distrito.

Muitos dos passageiros idosos usam o transporte coletivo para ir a hospitais, mas agora precisam fazer ao menos uma baldeação.

Outros reclamam que têm de caminhar cerca de 1,2 km até a avenida Corifeu de Azevedo Marques, em cerca de 15 minutos, para tomar um ônibus direto para a Paulista.

A aposentada Yoko Shiraishi Moraes, 72 anos, que usa bengala, afirma que vai ao Hospital das Clínicas ao menos uma vez por semana por problemas na coluna. "Eu demorava 20 minutos no trajeto do ônibus que ia direto. Hoje levo esse tempo só para chegar à Corifeu", conta Yoko. Ela diz que no novo trajeto demora quase uma hora.

(Tatiana Cavalcanti)

Fonte: Jornal Agora, 2014.

A essa altura da articulação, o coletivo já havia construído o entendimento de que o diálogo com o poder público deveria ser realizado no território e em ambientes abertos. Não se trataria de eleger representantes do movimento para negociar nos gabinetes, mas, fundamentalmente, convocar vereadores, representantes da SPTrans e da Subprefeitura para audiências públicas no bairro, tentando produzir alguma equivalência de forças. Esse posicionamento também pode ser entendido como fruto das mobilizações de junho, nas quais havia uma recusa do MPL em negociar nos gabinetes. Contudo, a SPTrans jamais enviou representantes para as audiências públicas realizadas no território. O crescimento da força do movimento, em paralelo ao silêncio da SPTrans, criou o contexto para a construção do primeiro ato do movimento, convocado para o dia 7 de fevereiro, iniciando na Praça Elis Regina e percorrendo um trecho da Avenida Corifeu de Azevedo Marques.

No dia do ato, uma surpresa. Um funcionário da SPTrans compareceu à concentração para a saída da manifestação, para apresentar uma proposta. As pessoas ali presentes se puseram para ouvir, esperançosas, afinal era a primeira vez em que algum representante da SPTrans se apresentava ao movimento. A proposta, no entanto, parecia não considerar as reivindicações do coletivo: propunha-se a criação de um novo itinerário de apenas 3 km de extensão, ligando a Vila Gomes ao metrô Butantã, com 2 carros, e a incorporação de 1 veículo

à linha entre a Vila Gomes e a Vila Sônia. Não se fazia menção, no entanto, sobre uma conexão com a Avenida Paulista, reivindicada pelo coletivo, nem sobre como enfrentar as dificuldades de locomoção dos idosos.

Na ocasião, o funcionário admitiu que o intervalo da linha 715M - Jardim Maria Luiza/ Largo da Pólvora, principal alternativa à 577T, havia na prática piorado, à despeito da promessa de que os seccionamentos melhorariam a frequência dos ônibus. Os dados apresentados pelo funcionário confirmavam a percepção dos usuários de que era muito difícil conseguir embarcar e desembarcar da 715M (ver figura 10). O trecho a seguir foi transcrito do vídeo feito por um manifestante da fala do funcionário da SPTrans:

**Funcionário da SPTrans:** [...] eu vou falar mais especificamente do Largo da Pólvora, tem outros, eu vou falar do Largo da Pólvora, por exemplo, que é uma que vocês têm muito conhecimento. Essa linha está com um intervalo hoje de, entre, entre, ela deveria ser de 15 minutos...

**Manifestante:** Mas quando ela chega aqui na altura da...

**Funcionário da SPTrans:** Só um pouquinho.

**Manifestante:** ...ninguém entra

[...]

**Funcionário da SPTrans:** [...] Nós sabemos [inaudível] o intervalo deveria ser de 15 minutos, tá sendo de entre 27 e 30 minutos. Então, tá sendo acrescentado de 12 a 15 minutos, no intervalo que deveria ser o normal para atendê-la. Então, com essas ações que nós estamos fazendo, que eu tô colocando, que essa nova proposta, mais a efetividade da fiscalização, junto com a empresa, o trabalho, nós queremos ter a efetividade desse intervalo em 15 minutos. Mais o circular aqui. A gente não vai acabar com o problema, logicamente não vai. Mas nós vamos minimizar tudo que tá acontecendo aqui hoje com essa proposta, que hoje ela é possível de ser executada.

**Figura 10: Dificuldade para embarque na linha 715M na Avenida Corifeu de Azevedo Marques, maio de 2014**



Fonte: Movimento Volta Azulzinho, 2014.

A presença do funcionário da SPTrans na concentração do ato, após os convites ignorados da comunidade para discussões sobre o corte da linha 577T, portando uma proposta que não atendia as necessidades do coletivo, inflou ainda mais os ânimos. O funcionário foi convidado a encerrar a sua fala pelas lideranças do movimento, que passaram a entoar cantos como “Haddad odeia idoso”.

Outra característica importante desse momento foi a aproximação do coletivo com pessoas que usavam outras linhas e com outros coletivos que lutavam contra essa reorganização do sistema de ônibus. Nos materiais que produziu, o grupo procurou argumentar que a alteração do itinerário da 577T também impactava usuários de outras linhas, sobrecarregando-as (notadamente a 715M). Também foram produzidos panfletos e publicações na rede social informando de outras linhas seccionadas, e de possíveis cortes que a SPTrans poderia realizar. Assim, em vez de seguir uma narrativa ensimesmada como “por que justamente a 577T foi cortada e outras, igualmente longas, não?”, o movimento seguiu a narrativa de que nenhuma outra linha deveria ser cortada por essa política, entendida pelo grupo como mal justificada e sem envolvimento da população na sua formulação.

Assim, ainda em fevereiro, conforme a pauta ganhava espaço no debate público, foi realizada uma audiência pública mais ampla sobre o tema, em frente à Prefeitura de São Paulo, sob a iniciativa e articulação do MPL (ver figura 11). Coletivos que atuavam em defesa de diversas linhas da cidade estavam presentes, com grande número de integrantes do Movimento Volta Azulzinho, para conversar com o Secretário de Transportes, Jilmar Tatto. Este foi o primeiro momento em que de fato o coletivo conseguiu estabelecer interlocução (fora dos gabinetes, inclusive) com alguma autoridade responsável pelos cortes. Na ocasião, vários grupos fizeram falas e, ao final, Tatto anunciou a suspensão da política de seccionamentos e se comprometeu a revisar alguns cortes, priorizando o caso da Vila Gomes.

**Figura 11: Registro fotográfico da audiência pública organizada pelo MPL com Jilmar Tatto**



© Kevin David

Nota: o Secretário Jilmar Tatto, aparece de costas; ao fundo, pessoas assistem ao debate, algumas segurando cartazes pedindo a volta da linha 577T à Vila Gomes.

Fonte: Kevin David, 2014.

Animado pela reunião, o grupo seguiu realizando atos, produzindo materiais de mobilização e conversando com a imprensa. Passado um mês, contudo, nenhuma comunicação foi estabelecida pela SPTrans sobre o retorno da linha 577T. Assim, o coletivo entrou com uma ação junto à Comissão de Transportes da Câmara de Vereadores para que a SPTrans se pronunciasse sobre o caso. Interpelada pelos vereadores, a empresa finalmente se propôs a prestar esclarecimentos sobre o corte da linha, em uma sessão da Comissão realizada no dia 26 de março.

Na ocasião, a diretora de planejamento da SPTrans, Ana Odila, somente reiterou os motivos gerais para o corte da linha. Quando questionada sobre os impactos desse seccionamento, Odila os minimizou, afirmando que não eram tantos os idosos que usavam a linha e insinuando que as pessoas na Vila Gomes teriam condição de usar o carro para o deslocamento, já que na visão dela se tratava de um bairro de classe média. Ao final, comunicou que a empresa estava estudando o caso, mas que não via perspectiva para o retorno da linha.

A frustração do grupo com a ausência de escuta real aos apontamentos do coletivo se transformou em um acirramento das ações. Os atos continuaram a acontecer e a linha argumentativa nas redes e materiais produzidos se direcionavam cada vez mais à figura de Haddad, ao secretário Tatto e à diretoria da SPTrans (ver figura 12). O bordão Haddad odeia idoso foi divulgado com mais intensidade nas publicações na internet.

**Figura 12: Registro fotográfico da quinta manifestação pelo retorno da linha 577T à Vila Gomes**

© Kevin David



Nota: À esquerda, um cartaz colado nas ruas do bairro convocando para o ato, com caricatura de Ana Odila e um trecho de sua fala na reunião com a Comissão de Transporte da Câmara: "Será que os idosos do Butantã usam ônibus? Todos? Não tem carro? Trata-se de um bairro de classe média". À direita, manifestantes fecham Avenida Corifeu sentido bairro.

Fonte: Kevin David, 2014.

Nesse contexto, a SPTrans solicitou o agendamento de uma reunião em ambiente fechado com integrantes do movimento, o que contrariava as diretrizes do grupo sobre como esperava realizar o diálogo com o poder público. Em reunião interna, o coletivo decidiu participar da reunião com a condição de não fossem tomadas deliberações em nome do movimento. Na reunião, que aconteceu no dia 07 de abril, um grupo de seis pessoas representando o Volta Azulzinho teve a oportunidade de expor os impactos que o corte estava causando na mobilidade das pessoas, especialmente entre os idosos, mas também dos demais usuários que não conseguiam embarcar nas outras linhas, superlotadas. Os que ali representavam a SPTrans ouviram tais apontamentos e indicaram que a empresa elaboraria uma proposta para resolver os problemas apresentados.

No dia 23 de abril, a SPTrans enviou ao movimento a proposta de criação da linha 809V Vila Gomes/ Paulista. Não era a reivindicação original do grupo, que defendia a reativação do antigo itinerário da linha 577T, e por isso houve um intenso debate interno sobre a aceitação ou não da proposta. A alternativa oferecida pela SPTrans atendia aos anseios da maioria dos que haviam se mobilizado, na medida em que a 809V acessaria diretamente boa parte dos pontos de interesse. Ademais, ao chegar à Avenida Paulista, a linha facilitava enormemente a integração com outras linhas que se dirigissem em direção ao metrô Ana Rosa, onde a 577T estava fazendo seu ponto final. O grupo entendeu que, ainda que não fosse o ideal, a 809V resolveria boa parte dos problemas, deliberando pela aprovação da proposta da SPTrans.

Assim, a empresa anunciou a criação da linha no dia 07 de maio, a qual entraria em operação no dia 31.

## CONCLUSÕES

Do resgate histórico sobre a atuação do Movimento Volta Azulzinho e sua interlocução com a Prefeitura é possível identificar uma série de limitações relativas à forma como as políticas públicas eram elaboradas e implementadas. Tais limitações não se restringiam ao planejamento urbano durante a gestão Haddad. Antes, estavam associadas a uma forma de produzir o espaço urbano que historicamente tolheu a população da elaboração das políticas urbanas de transporte, a qual, nos parece, atingiu seu ponto crítico em junho de 2013. Assim, a constituição de um movimento que se organizou por mais de 6 meses para defender uma linha de ônibus não pode ser entendida senão nesse contexto histórico de convergência das pautas do transporte coletivo, da participação nas políticas urbanas e dos discursos anticorrupção.

Ao longo da pesquisa, encontramos nos registros discursos de pessoas que se engajaram na luta pelo Azulzinho que duvidavam das justificativas técnicas apresentadas pela SPTrans para a alteração da linha. A suspeita era de que havia uma articulação oculta entre a Prefeitura e as empresas operadoras em detrimento da população usuária do sistema de ônibus: alegava-se que o corte se devia a uma disputa entre empresas por passageiros, e a Prefeitura estaria se encarregando de mediar esse conflito, seccionando linhas longas que circulavam em mais de uma área. Outro discurso identificado era o de que a política de seccionamentos beneficiaria no geral as empresas operadoras, na medida em que os transbordos provocariam mais catracas rodadas e, conseqüentemente, maior seria o lucro das empresas, que até então recebiam por passageiro. Estes discursos, que denunciavam uma possível falta de moralidade republicana por trás da reorganização das linhas de ônibus, estavam perfeitamente alinhados com a mentalidade anticorrupção.

Cabe destacar que tais suspeições decorreram não somente do processo histórico de desenho de linhas, em que as empresas operadoras sempre tiveram grande influência, mas também de contradições que apareciam às vistas dos usuários. Aqueles que se mobilizaram pelo Azulzinho não conseguiam acreditar que a frequência das linhas que não foram cortadas havia melhorado. A experiência corporificada nos ônibus lotados apontava para o contrário, o que viria a se confirmar com a declaração do funcionário da SPTrans de que a linha 715M estava operando com intervalos duas vezes maiores do que o regulado.

Além disso, ao mesmo tempo em que linhas eram cortadas dos corredores e faixas exclusivas, a Secretaria de Tático seguia permitindo a livre circulação de táxis nessas vias. Mesmo depois de uma ação do Ministério Público, que intimou a Prefeitura a apresentar estudos sobre a interferência dos táxis na velocidade dos ônibus, estudos esses que confirmaram que os táxis prejudicam a velocidade dos ônibus, eles só foram proibidos de circular nos corredores nos horários de pico, seguindo com autorização para trafegar em algumas faixas exclusivas, como

a da Avenida Corifeu de Azevedo Marques. Essa restrição, que só aconteceu em março de 2014, viria a ser flexibilizada seis meses depois, quando houve um salto de 71 para 440 quilômetros de faixas exclusivas para livre circulação dos táxis. Assim, em um contexto em que a pauta da corrupção estava em alta no imaginário social, a ausência de transparência e de participação popular na construção da política de reorganização das linhas também contribuiu para alimentar a desconfiança sobre suas reais motivações.

Não que a Prefeitura não estivesse atenta à questão da participação. Uma das respostas de Haddad às manifestações de Junho foi justamente a criação do Conselho Participativo Municipal e, em julho de 2013, do Conselho Municipal de Transportes e Trânsito (CMTT). Este último contaria com reuniões mensais, das quais participavam o Secretário de Transportes, conselheiros eleitos e representantes da população, para debater os problemas e políticas de transporte na cidade. Contudo, ao consultar as atas dessas reuniões, não identificamos a apresentação do plano de reorganização das linhas de ônibus em São Paulo. O que verificamos foi, no máximo, na ata de dezembro de 2013, a contestação de algumas mudanças que já haviam sido realizadas, cuja resposta, dada pelo secretário, era de que os transtornos se deviam a falhas da comunicação da Prefeitura, e que não seriam realizadas outras mudanças até que esse sistema fosse aprimorado. Em suma, o CMTT em nenhum momento foi usado para construir com a população uma política para dar mais velocidade aos deslocamentos por ônibus.

A partir da experiência do Azulzinho foi possível identificar que as visões de cidade do grupo refletiam, em grande parte, as vozes que tomaram as ruas em junho, aqui entendidas pela reivindicação do direito à cidade, tal como elaborado por Henry Lefebvre (2011). A reivindicação pela reativação da linha decorria do entendimento de que a população deveria ter espaço para produzir as políticas urbanas. Isso pode ser observado em diversas situações, como o reconhecimento do espaço público como único legítimo para a tomada de decisões; o bordão “Cidade muda não muda”, que passou a acompanhar as publicações realizadas na página; os aplausos efusivos dos manifestantes à intervenção de Jv para o funcionário da SPTrans, na concentração para o primeiro ato pelo retorno da linha, quando disse: “o que a gente quer, a gente quer sentar pra decidir junto sobre a cidade. Não é a Prefeitura, não é a Secretaria de Planejamento, que diz onde o ônibus tem que ser, quem diz onde o ônibus tem que ser é quem pega o ônibus”.

Trata-se, portanto, de algo a mais do que a garantia do atendimento de serviços urbanos básicos, a serem providos por políticas elaboradas em gabinetes fechados. Conforme argumenta Paulo Arantes (2014), o processo de pacificação da sociedade havia encontrado alguma ruptura em 2013, e as formas de organização da sociedade apontaram os limites da boa governança.

A gestão petista de Haddad, alinhada ao campo progressista, pareceu reconhecer a importância de alguma escuta à população, mediante a criação, ainda em 2013, dos conselhos. Contudo, essas instâncias, alinhadas a uma concepção de planejamento

comunicativo (Randolph, 2007) são, no mínimo, ambíguas. Se, por um lado, promovem a abertura de um canal através do qual se abre a potencialidade para a construção coletiva das políticas urbanas, tais espaços também podem servir de instrumentos de validação de políticas desejadas pelos poderes hegemônicos, sob o selo de democráticas.

O caso do Azulzinho sinaliza que a criação de tais conselhos, sob uma gestão de esquerda, foi um dispositivo para restituir alguma pacificação, mediante a criação da ilusão de participação. Uma vez criados para serem o espaço legítimo de escuta da sociedade, retiravam a legitimidade da rua enquanto local possível para a construção das políticas urbanas. Isso pode ser observado quando, em resposta à fala transcrita na página anterior, proferida por JV, o funcionário da SPTrans afirmou que “essa discussão tem que ser no Conselho Participativo Municipal...”, e não na rua, sob iniciativa da população auto organizada. Aliás, em nenhum momento a SPTrans aceitou algum dos convites para discutir o caso da 577T nas audiências convocadas pelo movimento. Quando o fez, em abril de 2014, foi no escritório da empresa, abrindo espaço para que apenas alguns representantes do movimento participassem.

A participação que o Movimento Volta Azulzinho clamava ia além dos limites contidos na concepção comunicativa de planejamento. Não bastava, portanto, tal como supôs Jilmar Tatto, uma boa mediação do planejador para que a população compreendesse o plano de reorganização das linhas de ônibus e a aceitasse, fazendo ou não apontamentos nos espaços convidados de participação. Mais do que isso, o que o grupo requeria era a aceitação da legitimidade dos espaços de ação inventados pelo coletivo organizado, numa concepção insurgente de planejamento, o qual, segundo Miraftab:

Inclui não apenas formas selecionadas de ação dos cidadãos e de suas organizações sancionadas pelos grupos dominantes, as quais desigam de espaços de ação convidados; mas também as insurreições e insurgências que o Estado e as corporações sistematicamente buscam colocar no ostracismo e criminalizar – que desigam de espaços de ação inventados (Miraftab, 2016, p. 6).

Ao elaborar sobre o que caracterizaria movimentos como insurgentes, Miraftab (2016) identifica 3 elementos fundamentais. O primeiro é que eles promovem uma série de transgressões: no tempo, com uma consciência historicizada; no lugar rompendo com a dicotomia entre espaços convidados e espaços inventados; e na ação, constituindo laços de solidariedade com outros grupos. Além disso, segundo a autora, tais movimentos são marcadamente contra e anti-hegemônicos, uma vez que sua atuação desestabiliza as relações de dominação. Por fim, o terceiro pilar que conforma a insurgência é a dimensão da imaginação, já que estes movimentos recuperam o idealismo por uma sociedade justa.

A partir do resgate da atuação do Movimento Volta Azulzinho, identificamos elementos que tocam nessas 3 características. Quanto às formas de transgressão, a identificação afetiva dos usuários com a linha de ônibus, carinhosamente conhecida por Azulzinho, sinaliza uma extrapolação da racionalidade instrumental. Para a comunidade, a linha não era um mero palco, inerte às ações humanas, mas constitutivo de memória e consciência historicizada,

construídas por décadas, e que portanto não poderia ser extinta com uma canetada. A quebra da dicotomia entre espaços convidados e inventados se deu na medida em que o grupo inventou diferentes espaços de ação, mas também soube criar pontes entre estes espaços e os convidados, participando de reuniões na Câmara dos Vereadores e na sede da SPTrans, contanto que o local de deliberação das ações do grupo mantivesse sendo o inventado. O estabelecimento dos laços de solidariedade com outros grupos foi algo constitutivo do movimento, que jamais produziu discursos que incitavam outros cortes. Ao contrário, o grupo procurou estar aberto e construir laços com usuários de outras linhas e com outros coletivos, como o Movimento Passe Livre, e associações de moradores, como a Rede Butantã.

Ainda que em nenhum momento o grupo tenha se colocado como anticapitalista ou mesmo de esquerda, os discursos que produziu denunciavam a lógica da mercadoria na determinação da política de reorganização das linhas. Ao questionar o predomínio dos interesses econômicos dos empresários de ônibus no corte das linhas, provocando um prejuízo à população usuária, o coletivo questionava a predominância do valor de troca ao valor de uso em relação a um bem fundamental para a realização da vida. Ao reivindicar espaço para participar das políticas de transporte, recusando as formas de participação convidada, o grupo desestabilizava os meios hegemônicos de cooptação e dominação, que não conseguiram dissipar a articulação.

Por fim, o ideário por trás da reivindicação do coletivo não era muito diferente daquele dos técnicos mais bem intencionados da SPTrans. Todos almejavam um transporte público de qualidade, rápido e eficaz para todos. O que os técnicos não compreenderam foi que as modelagens e abstrações que embasaram as mudanças realizadas desconsideravam aspectos fundamentais de transporte efetivamente justo. Com o corte da linha 577T, idosos perderam autonomia para se deslocar e todos, na altura do Butantã, andavam mais espremidos nas linhas nas quais conseguiam embarcar. Era necessário ser permeável às contribuições daqueles que usavam o ônibus, que tinham muito a dizer e ímpeto para tanto.

Contudo, o poder municipal não reconheceu a legitimidade de tais grupos, entendendo-os como movimentos que buscavam preservar privilégios, relegando-lhes o silêncio para preservar de qualquer crítica o modelo elaborado pelo quadro técnico. Enquanto isso, a gestão Haddad seguia criando conselhos, nos quais se criava uma ilusão de construção coletiva da cidade, numa estratégia de pacificação da sociedade. Ao proceder dessa forma, perdeu a oportunidade de promover uma verdadeira transformação na forma como o planejamento é realizado, contribuindo para o afastamento da população da gestão petista.

## REFERÊNCIAS

ANDRÉS, Roberto. **A razão dos centavos**: crise urbana, vida democrática e revoltas de 2013. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

ARANTES, Paulo. **Depois de junho a paz será total**. In: ARANTES, Paulo. São Paulo: Boitempo, 2014.

BAZANI, Adamo. **SPTrans diz que vai cortar 400 linhas. Mas isso é suficiente para deixar o sistema com mais eficiência?** Diário do Transporte, 2013. Disponível em <https://diariodotransporte.com.br/2013/10/25/sptrans-diz-que-vai-cortar-400-linhas-mas-isso-e-suficiente-para-deixar-o-sistema-com-mais-eficencia/>. Acesso em: 27/10/2024.

CAMPOS, Marcos. **A política das linhas de ônibus**. Seminário Discente da Pós-Graduação em Ciência Política da USP, IV, 2014, São Paulo.

CALDEIRA, Teresa. **Cidade de Muros**: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2003.

DATAFOLHA. **Avaliação sobre protestos por tarifa de ônibus em São Paulo**. 13 jun. 2023. Disponível em: <https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2013/06/1295431-paulistanos-aprovam-protestos-mas-rejeitam-vandalismo-e-tarifa-zero.shtml>. Acesso em: 29/02/2024.

DATAFOLHA. **Cresce apoio a tarifa de ônibus entre paulistanos**, 19 jun. 2013. Disponível em: <https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2013/06/1297619-cresce-apoio-a-protestos-contr-a-tarifa-de-onibus-entre-paulistanos.shtml>. Acesso em: 29/02/2024.

GREGORI, Lucio; GREGORI, Márcia; VAROLI, José; WHITAKER, Chico. **Tarifa zero**: a cidade sem catracas. São Paulo: Autonomia Literária, 2020.

HADDAD, Fernando. **Estamos abrindo as planilhas dos transportes, diz Haddad**. Revista Exame. 30, Julho, 2013. Disponível em: <https://exame.com/brasil/estamos-abrindo-as-planilhas-dos-transportes-diz-haddad/>. Acesso em: 16 nov. 2024.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo**: um estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Contexto, 2011.

MARICATO, Ermínia. **É questão urbana, estúpido!** In: MARICATO, Ermínia et al. Cidades rebeldes. 1ª ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

MIRAFTAB, Faranak. **Insurgência, planejamento e a perspectiva de um planejamento humano**. World Planning Schools Congress, IV, 2016, Rio de Janeiro.

NUNES, Rodrigo. **Nem vertical nem horizontal**: Uma teoria da organização política. UBU, 2023.

RANDOLPH, Rainer. **A nova perspectiva do planejamento subversivo e suas (possíveis) implicações para a formação do planejador urbano e regional - o caso do Brasil**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona, 2007.

ROLNIK, Raquel; ANDRÉS, Roberto. **Desculpe o transtorno, é sobre a caixa preta nas cidades**. In: ALTMAN, Breno; CARLOTTO, Maria. Junho de 2013: a rebelião fantasma. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2023.

SOUZA, Ana Odila; TÔRRES, Sílvia Rogério. **Novos padrões de redes para a reorganização dos serviços de ônibus em São Paulo**. ANPT, 2015.