

Resenha do livro “ESTRUTURA DE PODER NO TRÂNSITO”

Antes de apresentarmos o livro “A estrutura do poder no trânsito” e toda a sua trama, é necessário apresentar quem idealizou e propôs o livro, a *Planka.nu* é um coletivo de origem Sueca que busca requalificar a ordem vigente (capitalista) de domínio e (não) funcionamento do transporte público de massa. Em linhas gerais, a *Planka.nu* adota a compreensão de que o transporte público de massa deva ser uma preocupação coletiva como pré-requisito para o funcionamento orgânico – social – econômico – político da cidade, em busca do direito à cidade. Logo, poder circular livremente pela cidade não é apenas um ato de resistência, mas sim, a conquista de ocupar e frequentar espaços da cidade que foram/são cerceados a determinadas classes sociais.

O livro é dividido em dez capítulos e tem como eixo central da discussão em todos os capítulos, pensar a “dimensão estruturante que o transporte tem em nossas cidades, em nossos trabalhos e, em última instância, em nossas vidas” (*Planka.nu*, 2020, p.9), abordando a relação entre o transporte público e privado, em massa e individual.

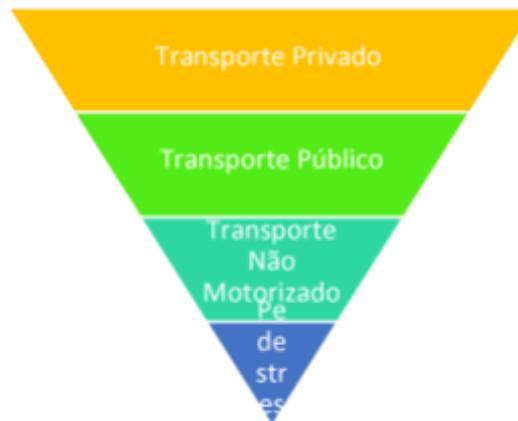
Mas, o livro alça a discussão a um debate mais profundo ao insere na análise uma perspectiva utópica do fetichismo da velocidade e o elitismo do automóvel, enquanto a base distópica revela que o fetichismo e o elitismo controlam nossos corpos, criam instituições autocráticas e serve à ordem neoliberal.

No primeiro capítulo, intitulado “A estrutura de poder do trânsito” que nomeia o livro, os autores destacam que para a sociedade moderna a mobilidade e a classe social estão fortemente conectadas, principalmente pela adoção do paradigma da mobilidade e prevalência do automóvel sobre os espaços da cidade.

Para a sociedade moderna aflorada sobre os ideais neoliberais, o transporte é tido e compreendido enquanto um serviço e por isso demanda e urge por superestruturas de asfalto, concretos e vias de alta velocidade para dinamizar a circulação de pessoas e mercadorias. Esta última propensa ao jogo de mercado que impulsiona a economia do país, que por sua vez, impulsiona o desenvolvimento econômico, mas dentro dessa dinâmica é importante se ater a posição e função que o país desempenha na Divisão Internacional do Trabalho – DIT.

Pois, face a lógica operante e dominante, no qual, “uma sociedade que prioriza o trânsito de automóveis e vê a mobilidade como uma receita mágica para o progresso acaba por tomar mais aguda as contradições entre indivíduos e grupos sociais” (*Planka.nu*, 2020, p.9), visto que, a estrutura de poder do trânsito estabelece uma hierarquia entre os diferentes modos de transporte, conforme fica evidente pela figura 1.

Figura 1. Estrutura de poder do trânsito



Sendo um retrato de muitas sociedades, a figura 1 mostra a superioridade do automóvel enquanto um princípio de automobilidade¹ e consequentemente definidor de *status quo* na/da sociedade. O automóvel é símbolo – objeto de uma pseudoliberalidade acionada pelo pedal do acelerador, que inevitavelmente nos transforma em competidores e nos isola do contato interpessoal.

Dado o distanciamento interpessoal e a empatia pelo próximo, os autores chamam a atenção para o tema da acessibilidade, principalmente a partir da ideia de que “todas as pessoas deveriam ter acesso, nos lugares em que vivem, aos serviços sociais que desejam e necessitam” (Planka.nu, 2020, p.9), ou seja, a automobilidade deve ser entendida enquanto um direito universal a ser garantido pelo Estado, subvertendo o paradigma da automobilidade enquanto meritocracia.

Para a facilitação e adequação de um projeto acessível, o espaço citadino precisa ser reconfigurado, passando por transformações nos mobiliários urbanos (ponto de ônibus, calçadas, bicicletários, bancos, entre outros) e de ordem urbanísticas (tamanho das vias, faixas exclusivas para ônibus, itinerários atraentes), para que assim, “o transporte público [possa] 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” (Planka.nu, 2020, p.25).

¹ Se refere a todas as instituições e práticas que determinam o papel social do automóvel [...] se refere a discursos que fazem do automóvel o motor social de nosso tempo e ao associam a liberdade, progresso, movimento, individualidade e independência (Planka.nu, 2020, p.17).

Em meio a esse pensamento, os autores enfatizam que o transporte assume ou pode assumir duas conotações.

(I) devemos olhar para o triunfo do automóvel enquanto uma relação de múltiplas conexões e escalas entre o Estado e capital. A cidade e a sociedade ao longo do tempo foram/são moldadas a aceitarem o automóvel como principal indutor de circulação de pessoas, mercadorias e capital, para o qual, “assegurar o fluxo de capital é uma das principais tarefas do Estado-nação moderno” (Planka.nu, 2020, p.25).

(II) O transporte não pode ser abordado como uma questão separada das outras questões sociais, pois é diretamente ligada a estrutura do espaço urbano e pode reforçar ou não a segregação sócio-espacial e a alienação social e do trabalho, “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” (Planka.nu, 2020, p.132). Nesse caso, os que são diretamente atingidos são os mais vulneráveis, que são impedidos ou cerceados de acessar a cidade que surgiu como fruto de seu trabalho.

Para os autores, a ideia romantizada por detrás de cada anúncio televisivo automobilístico reforçou em nossa sociedade o desejo pela liberdade individualizada fornecida e encontrada num carro. No entanto, tais construções psico-sociais-midiáticas devem ser superadas pela ideia da coletividade, a “coletividade não é sobre estar no mesmo lugar ao mesmo tempo; é sobre mudar esse lugar juntos, sobre valorizar a diversidade, tomar decisões em conjuntos” (Planka.nu, 2020, p.65).

As mudanças narradas pelos autores envolvem além de novas adoções de modais de transporte coletivos de massa para a circulação na cidade, ser necessário por sob análise os custos energéticos (energia produzida a partir de recursos fósseis) que são empregados atualmente para satisfazer os desejos de alguns grupos sociais e os impactos sociais – climáticos que são gerados, que em contrapartida são compartilhados coletivamente, ou seja, enquanto alguns gozam dos bônus todos pagam os ônus.

Dentro de uma perspectiva neoliberal, em que o Estado configura-se como garantidor da ordem estabelecida e vigente, sendo ela (in)justa aos olhos de quem analisa, a discursão não é meramente tecnológica ou econômica sobre a viabilidade de alterações nos projetos e planejamento urbanístico, a discursão é política, precisamos incluir no trato à cidade à participação popular nas discursões de mudanças, “a questão principal permanece em como a autodeterminação e a democracia direta podem ser manifestadas em um desenvolvimento urbano que satisfaça as necessidades e desejos dos residentes da cidade” (Planka.nu, 2020, p.118) numa vida comunitária.

Afinal, a questão que fica é, que cidades estamos construindo e a quem elas atendem. Pensando a partir de outro prisma, os autores consideram que deva ser propagado o pensamento de que o transporte público gratuito enquanto eixo central para o planejamento urbano cumpri o seu valor de aspecto social.

O transporte público é uma arma poderosa para o combate à sociedade do automóvel, pois insere a dimensão da coletividade. E pensar a comuna, significa pensar no próximo e no bem maior e social.

O transporte público gratuito não é isento de cobrança, ele apenas não executa a cobrança direta ao usuário, sendo custeada pelo conjunto da sociedade através de pagamento indiretos e/ou transferências de recursos. Dessa forma, “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” (Planka.nu, 2020, p.140).

Tornar essa proposta exequível pressupõe uma nova lógica social – econômica – política, pois é necessária uma inversão nas práticas de subsídios destinadas a automobildade que precisaram ser introduzidas numa lógica de acessibilidade.

Em linhas gerais, como os autores afirmam, ninguém ganha, a não ser que todo mundo ganhe e 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” (Planka.nu, 2020, p.145).