

Disputas em torno da Tarifa Zero ontem e hoje:

entrevista com

Luiza Erundina, Lucio Gregori e Mauro Zilbovicius



Luiza Erundina



Lucio Gregori



Mauro Zilbovicius



Isadora Guerreiro



Daniel Santini

DOI: <https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1434>

Palavras-chave: Tarifa Zero; Direito Social; Mobilidade Urbana.

Resumo: Em entrevista, a ex-prefeita de São Paulo Luiza Erundina e integrantes de sua equipe de mobilidade urbana em sua gestão falam sobre as disputas envolvendo a pauta da Tarifa Zero desde o momento em que foi formulada até os dias atuais, avaliando as diferenças políticas e históricas dessa trajetória. É ressaltado o seu caráter de direito social universal da mobilidade urbana, que tem sido combatido e fragmentado em propostas parciais e de interesse eleitoral e econômico. O engajamento político pela mobilidade urbana é analisado, tendo em vista as manifestações de 2013 e as transformações das disputas em torno do tema após esse momento, que acompanham o acirramento do cenário político do país. Por fim, um debate sobre os desafios atuais, tendo em vista, por um lado, a potência da Tarifa Zero em meio à COP30; e, por outro, a fragmentação social e política à qual chegamos, com a financeirização da economia, uberização do trabalho e ascensão do empreendedorismo como desmonte da solidariedade das classes populares e trabalhadoras.

Entrevista realizada em Jundiaí-SP, em 6 de setembro de 2025, por Isadora de Andrade Guerreiro, com colaboração e organização de Daniel Santini.

O texto aqui apresentado é o resultado da edição da entrevista gravada, retirando a oralidade dos entrevistados e com cortes necessários para dar fluidez ao texto e foco na temática, sem alteração do conteúdo. As notas foram acrescentadas pelos editores.

Luiza Erundina: Como vocês avaliam a movimentação atual da sociedade e do país sobre a Tarifa Zero? Vejo que, apesar da frequência do debate, não há receptividade por parte de quem deveria apreciá-lo seriamente. O governo federal, por exemplo, apenas agora demonstrou interesse e mandou que o Ministro da Fazenda avalie o assunto. Encaminhei uma proposta formal ao ministro, apresentando pontos críticos e me colocando à disposição, mas não obtive resposta.

Na esfera legislativa, o relator designado também não está interessado. Solicitei ao presidente da comissão que pautasse a matéria, mas fui orientada a negociar com a bancada de direita, que não é receptiva à proposta.

Minha principal preocupação é que mais de uma centena de cidades já aprovaram medidas parciais de Tarifa Zero. Receio que essas iniciativas se espalhem e sejam vistas como a solução definitiva, quando não são. A generalização de um modelo improvisado não corresponde à proposta estruturante que defendemos: o Sistema Único de Mobilidade (SUM)¹.

Há um risco de que essa concepção parcial, implantada por interesses eleitoreiros, seja assimilada como solução, quando nossa proposta é muito mais sistêmica. Como vocês avaliam esse cenário? Há como reverter essa percepção?

Isadora Guerreiro: Você acha que os interesses são só eleitorais, ou tem interesses econômicos também envolvidos?

Luiza Erundina: Isso ocorre porque, a partir do teste, a comunidade local pressiona pela manutenção da iniciativa. No entanto, essa pressão se dá por interesses diversos, econômicos ou eleitorais.

O que quero saber é como consolidar a proposta dentro de sua concepção global, integrada à mobilidade como um dever e um direito social. Essa visão está associada ao direito à mobilidade e se traduz na PEC nº 25/2023 que está na Câmara. Temos promovido diversas audiências públicas pela Comissão de Desenvolvimento Urbano. No entanto, há uma disputa narrativa. O deputado Jilmar Tatto possui um projeto de lei² que rivaliza com nossa PEC. Receio que a notícia encaminhada ao Presidente Lula e ao Ministro Haddad seja referente ao projeto de Tatto, que não avança nada de novo.

Esse projeto atende aos interesses dos empresários do transporte. Ele não quis colaborar conosco na construção da proposta do SUM. Foi

1. A deputada refere-se à Proposta de Emenda à Constituição nº 25 de 2023, que acrescenta o Capítulo IX ao Título VIII para oferecer diretrizes sobre o direito social ao transporte previsto no art. 6º e sobre o Sistema Único de Mobilidade, autorizando a União, Distrito Federal e Municípios a instituírem contribuição pelo uso do sistema viário, destinada ao custeio do transporte público coletivo urbano.

2. A deputada refere-se ao Projeto de Lei nº 1280 de 2023 que institui o Programa Tarifa Zero a partir de contribuições de empregadores.

convidado para a primeira reunião, não compareceu e depois apresentou um projeto concorrente. Ele não conseguiu as assinaturas para seu projeto, mas, ainda assim, continua disputando a narrativa porque sua proposta é mais simples e superficialmente mais fácil de explicar.

Em vez de valorizar a proposta estratégica e estruturante, opta-se por apoiar um projeto de lei individual. Essa duplicidade promove audiências públicas paralelas que confundem a opinião pública.

Isadora Guerreiro: A Tarifa Zero tornou-se disputada por um ator inesperado: os próprios empresários do transporte. Essa tensão manifesta-se claramente no cenário político, especialmente num contexto eleitoral difícil como o do próximo ano.

O que identificam como diferente entre a proposta do PT durante a gestão Erundina e o debate atual sobre a Tarifa Zero? Em outras palavras, o debate em torno da PEC e do SUM – que alteraria profundamente o modelo atual, indo além de pagar empresários – é o mesmo proposto durante a gestão municipal?

Lucio Gregori: Eu poderia dizer a você sim e não. Por um lado, sim: hoje, a temática da Tarifa Zero já não tem mais o ineditismo que tinha quando foi lançada no governo da Erundina. Isso torna a discussão menos radicalizada. Contudo, por outro lado, também resulta em uma certa marginalização da pauta, uma vez que ela não gera mais a reação gigantesca na sociedade que provocava naquela época.

Hoje, falar ou propor a Tarifa Zero tornou-se um gesto quase banalizado. Essa banalização constitui a diferença essencial em relação ao período da gestão Erundina. Este fenômeno ilustra o modo pelo qual a sociedade capitalista atrasada brasileira consegue neutralizar temas que questionam profundamente a organização social e socioeconômica do país. A proposta é inserida em um circuito de discussão onde perde sua força concentradora original.

A proposta foi banalizada e já não se discute o cerne da gestão Erundina. Naquela época, o governo municipal propunha alterar fundamentalmente como a sociedade lida com a mobilidade, especialmente das mulheres. Há de se lembrar que parte considerável das mulheres no Brasil deixa de realizar viagens necessárias por não terem condições de pagar pelo transporte. Uma sociedade sensata paralisaria diante dessa informação, mas quase ninguém a conhece ou a trata com a devida importância.

A Tarifa Zero tinha uma diferença crucial: integrava uma proposta de transformação estrutural na maneira como a sociedade enfrenta seus problemas. Atualmente, tornou-se apenas mais um tema de discussão entre muitos, sujeito a circunstâncias políticas momentâneas. A prova é que, embora mais de cem cidades possuam algum modelo de Tarifa Zero, ao mesmo tempo isso muda muito e não muda nada.

Isadora Guerreiro:

As cidades que implementaram a Tarifa Zero de maneira improvisada efetivamente alteraram a vida das pessoas, mas a questão central é se essa mudança foi uma melhora ou, na verdade, se tornou um novo problema urbano.



Supõe-se que essas implementações tenham ocorrido de formas distintas, com alguns municípios adotando modelos mais bem estruturados e outros, modelos mais precários. Gostaria que vocês comentassem sobre o que define uma boa implementação da Tarifa Zero, em contraposição àquelas que são fruto de uma disputa política rasa, ou que acabam por atender predominantemente aos interesses dos empresários do setor. Inclusive do ponto de vista técnico e operacional.

Lucio Gregori: Eu afirmaria que a Tarifa Zero perdeu sua essência original. Ela deixou de ser um tema para discutir a nossa organização social em sua totalidade e se transformou em um problema meramente setorial.

Essa visão fragmentada se afastou completamente da premissa básica que fundamentou a proposta inicial da Tarifa Zero. A proposta era começar a tratar a mobilidade das pessoas nas cidades de um outro modo, que não fosse um business, para se tornar efetivamente um direito fundamental e um serviço público de responsabilidade do Estado.

Luiza Erundina: A comprovação é que conquistamos a aprovação da PEC que reconhece o transporte coletivo como direito social, como saúde e educação. Esse enfoque não está na discussão atual.

O enfoque predominante tornou-se eleitoral. Analisa-se o desempenho nas urnas de prefeitos que adotaram a medida, calculando o impacto político. Consequentemente, a proposta é rebaixada e condicionada à utilidade em cada ciclo eleitoral.

Dessa forma, não alcançamos o objetivo central: discutir o transporte como direito social. Apresentamos a PEC em 2015 para emendar o Artigo 6º da Constituição, incluindo o transporte como direito social e dever do Estado, implicando política pública universal.

Essa compreensão do transporte como direito social - que talvez nunca tenha existido claramente antes de nossa iniciativa - é o elemento que hoje está ausente ou drasticamente enfraquecido no debate.



Mauro Zilbovicius: Durante o governo Erundina, nossa abordagem não se restringia ao “problema do transporte”. Sempre pensamos nisso como uma política de governo integral - visão que se perdeu hoje, com a fragmentação da sociedade e o afastamento da concepção de Estado garantidor de direitos.

Uso a analogia do SUS (Sistema Único de Saúde): assim como as vacinas devem ser universais e gratuitas, o transporte também deve ser. Nossa proposta era uma intervenção política para instituir um novo direito de Estado, não apenas resolver um problema pontual.

A questão central não é a viabilidade técnica - isso é matemática, sabemos fazer. Mas sim: quem vai pagar? Tudo tem um custo, a discussão é sobre quem assume esse custo. Quem deve pagar para que as pessoas não sejam privadas do direito à cidade e a outros serviços públicos? A discussão não pode se reduzir a “tem ônibus?”.

Isso abre espaço para soluções fragmentadas, como as do deputado Tatto, como se fosse possível ter um “SUS” em cada cidade. O cerne não é ser contra empresários - eles podem lucrar em modelos bem desenhados com fiscalização adequada. O problema são interesses circundantes, como a indústria automobilística, e a falácia de que “não existe almoço grátis”, que é desmascarada pelas vacinas gratuitas. Alguém sempre paga; a questão é quem assume os custos de um direito social.

Nossa proposta na gestão Erundina era criar um sistema transparente e eficiente, pagando pelo serviço prestado (não por passageiro), mas enfrentamos oposição feroz. Ninguém sabe o custo real de um sistema de qualidade. Na época da CMTc, tínhamos uma noção, mas ela já era distorcida para dar prejuízo mesmo. Nossa ideia era usar a CMTc como modelo para descobrir o custo real.

O atual ministro da Fazenda, por exemplo, afirmou que o sistema custaria R\$ 8 bi³. Mas como ele sabia? Sua fala frequentemente gira em torno do superávit primário e de

3. Conforme o portal G1, o atual ministro Fernando Haddad projetou o custo em entrevista ao jornal Valor Econômico em 15 de janeiro de 2016, quando era prefeito de São Paulo. Na ocasião, o político afirmou que o valor equivalia a toda arrecadação do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e que o tema deveria ser debatido: “A pauta do movimento, de Passe Livre para todos, significa R\$ 8 bilhões de subsídio. É óbvio que alguém pode propor isso. Quem sabe não apareça um candidato que defenda essa tese, que fale ‘olha, vou pegar todo o IPTU da cidade – que é mais ou menos o que custa o sistema de transporte –, e vou usar para passagem grátis para todo mundo?”. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/01/passe-livre-custaria-r-8-bilhoes-valor-do-iptu-diz-haddad-jornal.html>> Acesso em: 03 out. 2025.

questões fiscais. Contudo, observe que esta pauta – a discussão sobre quem paga o quê – que recentemente ganhou destaque no debate sobre a reforma do imposto de renda, é, na essência, a mesma questão central da Tarifa Zero. A nossa proposta de Tarifa Zero sempre buscou catalisar exatamente esse debate: quem deve financiar um direito social fundamental?

Isadora Guerreiro: Tecnicamente, temos a solução; o desafio é essencialmente político. Isso me remete à pergunta inicial sobre a conjuntura política atual. Gostaria de abordar a mobilização popular em torno da mobilidade. Durante a gestão de vocês na prefeitura, não existia um movimento social organizado pela mobilidade urbana com a mesma força do movimento de moradia.

O movimento pela mobilidade consolidou-se posteriormente e eclodiu em 2013. Gostaria que comentassem sua relação com essas mobilizações: por que não surgiram antes? Como avaliam o processo em torno da tarifa que explodiu em 2013 com o MPL, inaugurando forma política de disputar a pauta, inclusive com enfrentamentos dentro do próprio Partido dos Trabalhadores?

Lucio Gregori: Partindo dessa questão, vemos que a mobilidade urbana não é uma temática existente no país. Ainda não existe. Você menciona o transporte, mas a questão fundamental – como as cidades se estruturam – gira em torno de certas prioridades, enquanto outras são negligenciadas. A mobilidade das pessoas não é uma questão central da política brasileira.

A PEC da Erundina possui essa virtude: estabelece o transporte como direito social. Isso eleva o debate, tirando-o de questões operacionais para discutir como funciona a mobilidade no capitalismo brasileiro – como as pessoas se movimentam ou são impedidas de se movimentar.

A PEC-90 oferece essa nova perspectiva. Essa discussão mais profunda, que ainda não ocorre no Brasil, poderia ser catalisada a partir dela. Atualmente, o deslocamento é visto como mera necessidade instrumental: ir ao médico, ao trabalho e voltar. Um país onde parte considerável das mulheres não realiza viagens necessárias deveria refletir seriamente sobre isso.

O que falta é uma discussão ampla que investigue a essência do problema. Do que estamos falando? De algo que envolve a cidade em sua totalidade. E percebe-se que essa visão integral simplesmente não existe. Há falta de mobilização popular em torno do tema, durante tanto tempo, simplesmente porque é um jogo que nunca foi jogado. Como é que a população ou o cidadão comum pode, de repente, do nada, formular isso?

Mauro Zilbovicius: O cerne da questão é político, não meramente de mobilidade. A grande vantagem da Tarifa Zero é estabelecer uma conexão direta entre o problema político amplo e a vida cotidiana das pessoas, mostrando que a questão é concreta e imediata.

No entanto, a classe política tradicional, especialmente a esquerda, nunca priorizou essa pauta. Quem a levantou foi o Movimento Passe Livre (MPL), que começou com passe livre para jovens, mas rapidamente ampliou para Tarifa Zero, irrompendo em 2013 como “grande política”.

O governo Dilma enfrentou então um ponto de virada: poderia embrenhar-se numa discussão profunda com a sociedade para expandir direitos, mas optou pelo caminho fragmentado de soluções pontuais como o Vale-Transporte - medida palatável, mas insuficiente, especialmente com o declínio da CLT⁴. A fragmentação atual é visível nos aplicativos como Uber; não há coesão social ou solidariedade de classe.

Luiza Erundina: Quem introduziu esse debate na sociedade, há quase 35 anos, tornando-o uma pauta necessariamente recorrente, foi o nosso governo. O que me leva a refletir: como a Tarifa Zero não desapareceu da agenda social após todo esse tempo? A resposta é que ela permanece por ser uma questão premente, que impacta diretamente o cotidiano da maioria da população.

Sua persistência não se deve apenas ao fato de ser um problema identificado e uma solução proposta. No fundo, a questão transcende a mobilidade. A solução do problema da mobilidade é uma solução para os outros problemas de quem vive na cidade.

Isadora Guerreiro: Quando a população, através de um movimento popular específico, começou a se organizar em torno disso, foi um enfrentamento que o PT não gostou em 2013. Esse enfrentamento com o partido neste tema já era presente na gestão municipal de vocês?

Luiza Erundina: Meu governo não era querido pelo PT. Governamos apesar do partido, enfrentando adversários tanto fora quanto dentro dele. Nossas ações não foram aceitas pelo partido. Buscamos não ser apenas mais um governo petista, mas promover um governo efetivamente diferente. Buscamos implementar políticas, como a Tarifa Zero, que desafiavam o modelo tradicional das classes dominantes.

Mexemos em estruturas fundamentais para mostrar que era possível governar de outra forma. Nossas propostas negavam o convencional da própria esquerda da época, representada pelo PT. O objetivo era afrontar o tradicional e tocar na essência dos problemas - o que não interessava ao PT, pois significava disputar a reorganização do poder na cidade. Essa dinâmica persiste até hoje.

Mauro Zilbovicius: Até hoje guardo uma fala da Luiza, que ela repetia constantemente: cada ação “tem que ser pedagógica”. As pessoas precisam aprender com essa luta. Ou seja, não se tratava apenas de resolver um problema imediato, mas de usar essa solução para fazer política, demonstrar uma nova possibilidade e, a partir dela, demandar mais. Estávamos ali para empurrar a fronteira do possível e alargar os limites do que era considerado realizável.

4. CLT: Consolidação das Leis do Trabalho, referindo-se ao declínio de vínculos formais de emprego.

Muna Zeyn: Tenho observado uma pressão territorial significativa e crescente em defesa da Tarifa Zero. Essa mobilização não se restringe à cidade de São Paulo e, embora não seja exatamente o modelo ideal que defendemos, a simples existência dessa pauta coloca em evidência a possibilidade concreta de sua implementação. Essa discussão ganhou tal amplitude que hoje o governo precisa levá-la para a COP (Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 - COP30), porque ela extrapolou o governo, está hoje na ordem do dia.

Luiza Erundina: Acredito que o governo federal não estabeleceu a conexão necessária entre a PEC da Mobilidade e a COP30. Se o Brasil quisesse apresentar uma contribuição efetiva ao debate climático global, abraçar essa ideia seria crucial.

Cobrei publicamente do presidente Lula o motivo de não adotar esta bandeira como contribuição central para a COP30. Somos uma nação continental, e a implementação da Tarifa Zero teria um impacto positivo monumental, reduzindo drasticamente o número de carros e as emissões poluentes.

Nós fizemos essa ligação; o governo, não. A COP30 ainda representa uma oportunidade para despertar o interesse governamental na tese. A redução de emissões em um país continental como o nosso, onde a crise de mobilidade gera poluição massiva, é um argumento técnico e ambiental sólido. O país teria a chance de demonstrar liderança ao convencer uma nação continental a reduzir drasticamente a emissão de gases de efeito estufa por meio de uma política de mobilidade transformadora.

No entanto, essa possibilidade sequer despertou o interesse do governo como uma potencial conquista a ser exibida internacionalmente, como um marco desta conferência. A oportunidade de anunciar “estou implementando esta solução estruturante” foi, até agora, negligenciada.

Lucio Gregori: Ao refletir sobre a questão, chego à seguinte conclusão: a sociedade capitalista não assume responsabilidade pelo deslocamento das pessoas. Sua lógica é simples: se você precisa se locomover, a solução é individual - pague por isso. O sistema oferece alternativas de consumo: automóvel, ônibus ou até mesmo o desgaste de sola de sapato. De uma forma ou de outra, o custo é seu.

Em outras palavras, a mobilidade humana não é tratada como questão estrutural no capitalismo. A premissa básica de que a locomoção é elemento fundamental da existência humana - é um direito humano - está ausente dessa lógica.

O debate que travamos aqui é singular. Se levado para a esquina, a discussão se restringirá à superlotação dos ônibus ou ao preço da passagem. Falta à sociedade capitalista a compreensão de que a mobilidade transcende a mera necessidade de ir do ponto A ao ponto B. É muito mais do que isso: a mobilidade das pessoas é fundamental na vida humana.

Isadora Guerreiro: Estabeleço um paralelo com a política habitacional. O programa Minha Casa Minha Vida introduziu uma lógica diferente: subsídio massivo para faixas de 0 a 3 salários mínimos, que passaram a pagar valores irrisórios pela moradia. Essa política emergiu no contexto de abertura de capital das grandes construtoras, que precisavam demonstrar crescimento exponencial aos investidores. O governo Lula transformou o

“déficit habitacional” em demanda solvente colossal. A consequência imediata foi o acesso inédito à moradia, quase uma “Tarifa Zero” habitacional. Mas as consequências de longo prazo foram o caos urbano: conjuntos de qualidade questionável em áreas periféricas, causando desenraizamento social e perda de controle comunitário. Essa é a lógica da financeirização da habitação. O paralelo com a Tarifa Zero na mobilidade é: surge o receio de que um subsídio governamental massivo para transporte possa seguir o mesmo caminho. A gratuidade poderia servir a uma economia financeira global que busca lucro garantido com recursos públicos.

A pergunta é: como veem esse risco no campo da mobilidade? Existe a possibilidade de a Tarifa Zero ser implementada de forma a piorar a qualidade do serviço - tornando-o massificado e de baixa qualidade para maximizar lucros de agentes financeiros, com o governo - ou seja, a sociedade - como pagador?

Lucio Gregori: Em última análise, o capitalismo opera sob uma lógica predatória onde o lucro é o parâmetro final. Se for lucrativo matar, o capitalismo mata. Se for lucrativo oferecer saúde precária, ele o fará. Se for lucrativo imobilizar pessoas e confiná-las a espaços onde não podem prosperar, ele assim procederá.

Nesse contexto, a Tarifa Zero possui mérito histórico singular. Enquanto saúde e educação já foram cooptadas pelo capitalismo através de mecanismos que transformam direitos em mercadorias disfarçadas, a proposta original da Tarifa Zero surgiu em contramão absoluta a essa lógica. Ela não se prestava à mesma mercantilização, por isso sofreu reação tão violenta.

O sistema ainda não havia desenvolvido para a mobilidade a fórmula aplicada em outras áreas: simular serviço público enquanto canaliza recursos públicos para acumulação privada.

Passado esse tempo, porém, observa-se que a pauta da Tarifa Zero também corre risco de ser absorvida e esvaziada por essa mesma lógica, tornando-se mais uma questão administrada dentro da escala capitalista e perdendo seu caráter disruptivo. No fundo, vamos de uma vez por todas botar na cabeça: no capitalismo, não tem solução.

Mauro Zilbovicius: Há uma contracorrente a essa lógica: a disputa política e a organização popular. Se tudo dependesse exclusivamente dos capitalistas, o SUS não existiria. Ele existe porque o país precisa de um sistema de saúde que atenda, mesmo que contraditoriamente, aos interesses do capital. Isso demonstra que, deixado à própria deriva, o capitalismo é de fato como você descreveu; mas a disputa política pode forjar concessões e criar instituições que mitigam seus efeitos mais brutais.

A força da Tarifa Zero está em conectar problemas aparentemente desconexos: o ônibus que não passa está relacionado aos ricos que não pagam impostos. Transforma uma queixa cotidiana em discussão política sobre financiamento e justiça social.

Luiza Erundina: Sua indagação sobre a mobilização popular toca em ponto crucial. Os movimentos sociais não exercem pressão suficiente porque a mobilização popular substantiva deixou praticamente de existir. Os partidos de nosso campo ideológico abandonaram o projeto de fomentar a participação das bases. O resultado é a ausência de mobilização genuína, falta de participação popular, inexistência de hegemonia das classes populares e erosão do poder popular no Brasil.

Perdemos o tecido social vibrante do período pós-ditadura, quando a sociedade estava mobilizada e resolvia problemas coletivamente por meio de organizações de base. Atualmente, esse cenário foi desmontado. O povo perdeu sua voz e a crença em sua capacidade de transformação. Consequentemente, pautas como mobilidade e moradia não geram mais apelo ou participação massiva. O poder popular foi esvaziado.

Iniciativas como o Sementes da Esperança tentam resgatar a possibilidade de o povo voltar como sujeito histórico. Em nossa geração, vivenciamos isso. Hoje, essa força se dissipou - o povo não é mais protagonista, mas sim conduzido por partidos durante ciclos eleitorais. O povo, como sujeito decisor de suas questões, lamentavelmente não existe mais.

Daniel Santini: Nesse contexto de passividade social, surge um risco concreto de a Tarifa Zero ser apropriada por setores conservadores ou distorcida em arranjos de coalizão governamental? Ou a Tarifa Zero é em si subversiva e muda estruturalmente a sociedade?

Luiza Erundina: É isso mesmo. Houve um tempo em que existia uma educação de base freiriana⁵ e de partidos de esquerda que entendiam que o protagonismo dos setores populares é condição para se fazer mudança. Isso não existe mais, lamentavelmente.

Mauro Zilbovicius: Dois processos interligados explicam este cenário. Primeiro, ocorreu um esvaziamento da participação popular na política. Lideranças de esquerda que dependiam de enraizamento nas bases - fundamental para a ascensão do PT - afastaram-se dessa relação orgânica com o povo.

Paralelamente, houve uma profunda transformação do capitalismo. O modelo fordista, que gerava solidariedade de classe (como na formação política de Lula nas fábricas), foi substituído pela lógica do “empreendedor de si mesmo”, que dissolve a noção de classe e destrói laços de solidariedade.

Esta mudança é reforçada por fenômenos como o neopentecostalismo, que propaga a culpabilização individual (“se você está mal, é por sua causa”). O resultado é uma sociedade onde torna-se extremamente difícil construir políticas públicas como a Tarifa Zero, que dependem de conceitos como sociedade, povo, classe e solidariedade - elementos sistematicamente esvaziados no projeto hegemônico atual.

5. Alusão ao pensamento do educador e filósofo Paulo Freire, que integrou a equipe da Prefeita Luiza Erundina em São Paulo como Secretário de Educação.

Luiza Erundina: A educação também segue essa tendência. A justificativa apresentada para o afastamento de diretores⁶ é o baixo desempenho, mas o objetivo real é a privatização das escolas. Substitui-se o diretor por um interventor, que consiste em mão de obra privada contratada e assalariada – não um servidor público. Trata-se do mesmo processo que já observamos na área da saúde e que vai se intensificar.

Mauro Zilbovicius: Vivemos em um mundo profundamente fragmentado. A proliferação de modos individuais de transporte, como Uber e motos – cujas vendas são impressionantes no Brasil – ilustra essa dinâmica. A motocicleta, que poderia ser um complemento integrado a um sistema de mobilidade troncal nas periferias, tornou-se uma solução isolada perante a ausência de políticas públicas efetivas. O mesmo ocorre com bicicletas e serviços de entrega por aplicativos: são respostas individuais à falta de perspectiva coletiva.

Muna Zeyn: Antes, havia uma força coletiva organizada em defesa, por exemplo, das unidades básicas de saúde, com receio de sua privatização. Hoje, a proliferação de serviços privados populares, como o Dr. Consulta, cria a ilusão de que não é necessário defender o sistema público.

Muitos indivíduos, mesmo com recursos limitados, passam a acreditar que podem – e devem – pagar por serviços privados, enxergando-se como “empreendedores” de seu próprio bem-estar. Essa dinâmica, como bem observado pelo Lucio, é de uma perversidade total, pois divide a classe.

Mauro Zilbovicius: Este processo de fragmentação social é, paradoxalmente, reforçado pela postura de setores da esquerda que, em vez de confrontá-lo, adaptam-se a ele. Desde nossa gestão, observava-se no PT – e particularmente na fala do presidente Lula – uma certa desvalorização da pauta do transporte coletivo. A narrativa de que “cada um tem que ter seu carrinho” predomina.

Daniel Santini: Para fechar: a pior Tarifa Zero – que remunera bem os empresários, que não muda nada, estruturada num sistema precarizado – é melhor do que um sistema com cobrança?

Luiza Erundina: Eu não consigo deixar de falar disso. Retomando a questão da moradia: eu trabalho com isso desde o começo da minha vida, como assistente social. A moradia conquistada na marra, fazendo caminhada a pé até o Palácio do Governo para que se ligasse água e

6. Sobre o afastamento de diretores, ver: <<https://adusp.org.br/servico-publico/repu-afastamento/>> Acesso em: 03 out. 2025.

luz nas favelas, quando vinha, tinha um peso e uma importância para aquela população muito diferente. Porque ela se capacitava a partir daquela conquista para outras lutas e para outras conquistas. Por isso, um programa massivo de moradia, tipo Minha Casa Minha Vida, não contribui para mobilizar e para conscientizar o povo da própria força. Não pode ser comparado com aquela luta na qual o próprio povo conquista a moradia. Ou para urbanizar a sua favela, em vez de fazer uma casa própria, que ele vai pagar 30 anos, ou não vai nem mesmo conseguir pagar. Isso não é uma política que emancipa os setores populares.

Essa é a questão: não se faz mais política hoje nesse país, capaz de fazer com que as pessoas se emancipem, como se fez no passado. Nós conseguimos fazer aquele governo porque a gente vivia em um período de pós-ditadura militar, em um processo de redemocratização, onde se conquistou algum nível de emancipação popular.

E nós tivemos apoio popular para experimentar uma forma de ser governo no qual todo mundo governou. Por isso tem uma força que não termina nunca. Aquele governo continua, porque não foi um governo de uma pessoa, nem de um partido: foi um movimento social popular, num determinado momento da história política desse país que não acontece mais. Porque os partidos estão bitolados por um modelo dentro do capitalismo que até o povo tem direito a uma casinha, tem água na favela e outras tantas coisas, mas sem alterar as bases sobre as quais essa sociedade está construída...

Luiza Erundina: assistente social, primeira mulher eleita prefeita de São Paulo (1989-1993), atualmente deputada federal pelo Estado de São Paulo, filiada ao PSOL.

Lucio Gregori: engenheiro de Mecânica dos Fluidos pela Poli-USP, foi diretor de Planejamento da Emurb, diretor técnico da Emplasa e de Planejamento da Fundação Seade, além de Secretário Municipal de Transportes durante a gestão de Luiza Erundina.

Mauro Zilbovicius: engenheiro de Produção pela Poli-USP, foi Diretor da Cia. de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo, Diretor do Departamento do Sistema Viário de São Paulo (DSV) e Secretário interino de Serviços e Obras de São Paulo durante a gestão de Luiza Erundina. Atualmente é professor da Poli-USP.

Participação especial: Muna Zeyn, professora de políticas sociais e militante feminista, foi chefe de gabinete de Luiza Erundina durante sua gestão municipal, cargo que permanece ocupando no seu mandato de deputada federal.

Entrevistadora e organizador:

Isadora de Andrade Guerreiro: arquiteta e urbanista pela FAU-USP, foi coordenadora da assessoria técnica a movimentos sociais Usina - Centro de Trabalhos para o Ambiente Habitado. Atualmente, é professora de Planejamento Urbano e Regional da FAU-USP e faz parte da coordenação coletiva do LabCidade - Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade.

Daniel Santini: jornalista pela PUC-SP, mestre e doutorando em Planejamento Urbano e Regional na FAU-USP, pesquisador e autor de livros sobre a Tarifa Zero. Atualmente, é coordenador de projetos na Fundação Rosa Luxemburgo.





Fotos: Camilo Carvalho.