

	série NTL Notas Técnicas da Biblioteca do Levante-BH	NTL n.º 3A
		Apêndice 2A 6 jan. 2025
NTL n.º 3A – Veículos de características urbanas do transporte público coletivo Crônica		

É terraplanismo dizer que um roletão nos ônibus é bom¹

Escrevo este texto ainda sob o efeito da leitura de um artigo de Marcelo Coelho publicado na Folha de S.Paulo de 16/02/2021. Eu o achei tão genial em como conseguiu responder a um ataque que lhe havia sido dirigido há uns dias, no mesmo jornal, que resolvi plagiá-lo. Assumo que é um plágio na forma e no conteúdo.

Explico. No final de 2020 surgiram em minha cidade alguns ônibus com uma catraca alta no lugar da horrível catraca (ou roleta) que todos nós, brasileiros, conhecemos bem. É um equipamento bem estranho e até difícil de explicar sem desenhar, mas é uma catraca em cima da outra, ou seja, além de empurrar a parte de baixo, você precisa ficar atento para não bater a cabeça e nem se intimidar com a parte de cima, que roda junto quando você empurra embaixo. Os idealizadores da novidade a batizaram de “catraca segura”, mas os usuários, sábia e rapidamente, a apelidaram de “roletão” e “catracção”.

Pois bem. Diante da novidade, logo posicionei-me firmemente, em uma conversa com conhecidos, contra a implantação do roletão nos ônibus. Alertei para a situação de insegurança a que são expostos os passageiros, principalmente quando é uma pessoa com mobilidade reduzida. Eu argumentei, inicialmente, lembrando das pessoas com criança no colo, dos estudantes com mochilas nas costas, das pessoas com sacola de compras nas mãos.

Para corroborar meus argumentos para além da questão ética e estética dos roletões, citei a ampla legislação vigente que proíbe claramente esse tipo de equipamento. Comecei pela Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência promulgada em 2006 e pela Lei Brasileira de inclusão de 2015, para chegar à legislação local: uma

¹ Crônica escrita em fevereiro de 2021 e compartilhada à época com algumas pessoas. Uma a recebê-la, por e-mail, foi Marcelo Coelho. Ele respondeu: “muito obrigado pelo artigo, Marcos! Não sabia desse catracção. É impressionante a má-fé dessas pessoas. Acho que temos de mudar de classe social. Essa aí não dá mais. Ah, você podia lembrar que há muito tempo eles não acreditam no que a ONU diz! Abração”. Em janeiro de 2025 a presente crônica é incorporada (com alguns ajustes) como apêndice da NTL n.º 3.

Como viver junto na cidade

atualização da Lei Orgânica em 2018 e o Plano Diretor de 2019. Fui um pouco adiante, mesmo sem necessidade, mais para reforçar os argumentos legais. Citei os requisitos mínimos de acessibilidade estabelecidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) que, desde 2015, são imperativos legais e não mais meras recomendações como muitos ainda insistem em dizer que sejam.

“Não”, reclamaram comigo. “A catraca segura, como o próprio nome diz, é uma catraca para dar segurança ao sistema de transporte. Ela é boa para a cidade. Ela pode até não dar segurança a todas as pessoas que passam por ela, mas é um equipamento seguro para o sistema”. Diante do silêncio que se instalou na conversa, um que se mantinha calado até então completou: “Com a catraca segura a passagem dos ônibus vai até baixar de preço”, o que provocou um riso disfarçado de um deles, enquanto os demais faziam cara de aprovação.

Os argumentos são dignos de uma premiação por criatividade: “Se uma pessoa se sente insegura em transpor a catraca segura, é porque ainda não se acostumou com a novidade, que é boa para o sistema. Basta que ela peça ao motorista para descer pela porta da frente. Se ela se machucar ao transpor a catraca, a culpa é dela que não fez a opção que lhe foi dada de descer pela frente”. Além desse argumento terraplanista não levar em conta que nos ônibus há um espaço exíguo entre a catraca e a porta de embarque, que foi sendo diminuído, justamente, para forçar as pessoas a transporem o equipamento, há outros argumentos bem desavergonhados. Um deles: “Uma pessoa ou outra que se machucar na catraca segura é o preço que vamos ter que pagar, isto não pode ser um impedimento, pois é só uma questão de tempo para as pessoas se acostumarem e podermos salvar o sistema de transporte da falência”. Um argumento na categoria cinismo, digamos assim, completou a rodada: “Que exagero, gente, é só um teste que está sendo feito. Aguardemos os relatórios dos especialistas”.

Eu pergunto aos meus debatedores se eles andam de ônibus, eles riem e dizem que “o prefeito-ditador proibiu sair de casa para combater a pandemia”. Eu digo que o roletão vai fazer a população idosa e as pessoas cegas, por exemplo, se afastarem ainda mais do sistema de transporte coletivo por ônibus. Eles respondem, sem pudores, que “será até bom isso acontecer, pois os idosos andam de graça para baixo e para cima só para passear, mesmo”.

“Não, não, não. A catraca segura é boa para o sistema de transporte. Ela impede a evasão de receita dos que pulam sem pagar. Sem receita o sistema quebra, por isto a catraca segura é boa para o sistema”. Bom, fico pensando que talvez tudo seja uma questão de foco.

Como viver junto na cidade

Falei que o roletão, além de inseguro, não impede a evasão. Eu deveria ter dito que o roletão, “apesar de ser potencialmente perigoso para os passageiros, impede que as pessoas pulem a catraca, mas não impede que elas desçam pela porta da frente igualmente sem pagar”. Compartilho essa correção na minha fala e argumento, ainda, que quando havia o cobrador nos ônibus as pessoas não pulavam a roleta.

Para a lógica do terraplanismo, no entanto, argumentos éticos, legais e científicos não importam. O roletão é seguro para o sistema, e ponto final. Quanto aos cobradores, “eles são um custo desnecessário ao sistema, não precisamos deles, nosso sistema de transporte tem que ser igual ao de Paris e lá não tem cobrador”. Eles só não dizem (pois são ignorantes soberbos) que em Paris há uma rede de metrô com mais de 300 estações, que os ônibus são de piso baixo sem elevadores a serem operados pelos motoristas e que poucas pessoas pagam em dinheiro, pois comprando antecipadamente o preço é mais baixo. Aqui na minha cidade, pelo contrário, o preço é sempre igual, mesmo quando o empregador compra com antecedência o vale-transporte para o mês inteiro. E mais, o motorista aqui tem que cobrar a passagem e dar troco em dinheiro para muita gente, a cada ponto.

“O exemplo do roletão em minha cidade é circunscrito, mas o fenômeno se amplia, sabemos, por todos os lados”. O terraplanista do clima comemora quando neva em Houston, que ele nem sabe onde fica, dizendo que o aquecimento global é uma balela. “Não há comprovação de que a cloroquina ajude contra a Covid, mas o terraplanista da cloroquina diz que ajuda”. Da mesma forma, o terraplanista da mobilidade urbana insiste que o roletão é bom para o sistema.

Eu tento contra-argumentar. Digo que até na Suécia há um movimento organizado de “pula catraca” em estações de metrô. Afirmo que reações sociais precisam ser entendidas de forma mais ampla e que soluções para problemas precisam ser acordadas entre as partes envolvidas. Eles dizem que eu estou defendendo “marginais que não querem pagar a passagem” e que “quando todos pagam a passagem é melhor para o sistema”. É quase um mantra o que escuto sobre “o sistema”. Nem me atrevo a perguntar que sistema *mequetrefe* é esse que precisa de um roletão para sobreviver.

Nessa hora, penso em como seria interessante que meus debatedores mostrassem alguma pesquisa atestando que as pessoas nunca se machucam quando usam um roletão. Ou que apresentassem evidências de já ter sido comprovado que o cérebro humano reage bem a equipamentos de arquitetura hostil, tornando-as inclusive mais cordiais com as outras

Como viver junto na cidade

peessoas após passarem pela experiência traumática de passagem por um roletão. Elas poderiam dizer algo que eu desconhecesse, me fizesse refletir e até mesmo mudar de posição.

Parece que ouviram meus pensamentos. Um, com ares de cientista social, diz que todos precisam fazer como aquela idosa de 101 anos que recentemente entregou um currículo buscando emprego. Assustado com a notícia, acesso a internet pelo celular e constato que essa senhora realmente existe e mora em Promissão, no interior de São Paulo. Dona Maria Cardoso pretende “atuar como auxiliar de escritório” em um frigorífico de sua cidade. Com o salário, ela diz que poderá “comprar as coisas que gosta sem depender dos familiares”. Meu coração fica gelado, penalizado. Tenho vontade de adotar Dona Maria e dar a ela uma mesada para que possa comprar, como diz na entrevista que acessei, seus “vinhozinhos” e sua “carninha”.

Antes que eu manifeste meu horror, escuto conclusões entusiasmadas. “Que exemplo de empreendedorismo”, “Isto, sim, é uma lição de empoderamento feminino”. Fico sem reação, meio catatônico, nem consigo escutar as outras pérolas sociológicas. Lembro-me do padre Júlio Lancellotti quebrando na marreta umas poucas pedras, dentre centenas implantadas para afugentar mendigos embaixo de um viaduto em São Paulo. Em entrevista a Mônica Bergamo ele disse: “É duro, eu sou velho. Mas eu acho que consegui tirar umas quatro”. Resisto e penso: “Não, eu não tenho a coragem e a dignidade desse padre, eu preciso tentar convencê-los pelo diálogo”.

Reúno o resto de forças que ainda tenho. Arrisco-me, fingindo entusiasmo: “Vocês sabiam que 2021 é o primeiro ano da Década do Envelhecimento Saudável proclamada pela ONU?”. E continuo: “A intenção das Nações Unidas ao abraçar essa causa é encorajar a ação internacional para melhorar a vida das pessoas idosas, suas famílias e suas comunidades”. E arremato, com firmeza: “Precisamos implementar ações inovadoras capazes de nos fazer receber das Nações Unidas o título de “cidade amiga da pessoa idosa. Não será bom para todos nós?”.

As reações não poderiam ser piores. “Agora é que os velhos vão ficar ainda mais folgados”, disse um. “Eu tenho 62 anos e vejam o meu muque”, ostentou o mais falastrão do grupo. “Bem fizeram o Covas e o Dória que acabaram com a *mamata* dos idosos em São Paulo, passando a idade mínima para uso da gratuidade nos ônibus e no metrô para 65 anos. Ouvi dizer que logo, logo, eles vão aumentar esse limite de idade para 80 anos”, arrematou outro. “Dória para presidente!”, puxou um e todos os demais gritaram o refrão bem alto, em

Como viver junto na cidade

coro, várias vezes, até serem interrompidos por uma crise de tosse daquele que havia exibido o muque. A solidariedade foi geral: um ofereceu a bombinha de asma, outro disse que já havia avisado que “a gente não pode ter emoções fortes na nossa idade”. Todos aguardaram pacientemente o amigo recuperar o fôlego.

Termino esse meu desabafo assumindo como minha a conclusão de Marcelo Coelho no artigo que me inspirou: “O terraplanismo é cego para os fatos e repete suas ilusões. Mas o comentário zumbi, mesmo sendo verdadeiro, esquece o que os fatos, os casos, as histórias, têm de vivo e convincente. Ficamos, assim, entre o pesadelo e a banalidade, a alucinação e a anestesia”.

Para preservar a minha sanidade mental, decidi que na próxima vez em que eu avistar um terraplanista da mobilidade urbana fingirei que não o vi e mudarei o meu caminho.

Ah! Quase me esquecia de dizer. O nome da minha cidade, citando Machado de Assis, “parece antes uma exclamação que um nome”: Belo Horizonte!

Marcos Fontoura de Oliveira
fevereiro de 2021 / janeiro de 2025

Engenheiro civil e doutor em Ciências Sociais, é autor de “Transporte, privilégio e política”. Atualmente está envolvido na pesquisa de pós-doutorado “Como viver junto nas cidades” selecionando, organizando e analisando boas e más práticas na mobilidade urbana, ao redor do mundo e ao longo do tempo. O roletão faz parte desse levantamento: ele é uma má ideia antiga que escapa da caixa de Pandora de tempos em tempos.