El País
Publicado em 12/11/2023 - 21:28

El transporte público gratuito empieza a seducir a Brasil

Casi 90 ciudades brasileñas han implantado la tarifa cero que sonaba a utopía cuando, en 2013, se popularizó en unas protestas monumentales por la subida del billete en São Paulo

Brasil abraza, paso a paso, pero a un ritmo cada vez más veloz, una idea que hace una década era considerada utópica o, a lo sumo, un devaneo juvenil: la llamada tarifa cero, la gratuidad de los autobuses públicos. Casi 90 ciudades brasileñas han implantado una medida rompedora que ya es realidad en dos minúsculos países europeos, la pionera Luxemburgo y Malta. Incluso Nueva York se ha apuntado, aunque por ahora de manera experimental, y São Paulo, con 12 millones de habitantes, analiza pros y contras. Pero se ha roto un tabú. La tarifa cero ya se ha aplicado en todo Brasil en tres ocasiones señaladas: la segunda vuelta de las elecciones presidenciales de 2022 y, con motivo del examen nacional para entrar en la Universidad (Enem), el domingo pasado y este. Los alcaldes están apostando

por el bus gratis como una receta para atraer más usuarios al transporte público, sacar coches de las calles, estimular la economía y reducir las emisiones para dañar menos el medioambiente.

Aunque la experiencia pionera en Brasil es de 1994 (Monte Carmelo, en el estado de Minas Gerais, 48.000 habitantes), la lista de ciudades con tarifa cero se fue ampliando con cuentagotas. Pero la velocidad a la que nuevos municipios están abrazando la idea en los últimos tiempos llama la atención incluso a los especialistas: “El ritmo se ha acelerado tanto este 2023 que yo mismo estoy sorprendido, las cosas están cambiando a mucha velocidad”, dice al teléfono Daniel Santini, que investiga el derecho a la movilidad.

Ahorrarse la caminata, los calores o las lluvias y casi cinco reales por trayecto (que viene a ser un euro o un dólar) son palabras mayores para el presupuesto de millones de brasileños. Para muchos la imposibilidad de pagarse el billete les impide buscar trabajo, estudiar o ir al médico.

La incorporación más reciente a esa lista que ya suma 87 municipios es São Caetano do Sul (160.000 habitantes, en la zona metropolitana de São Paulo), donde los buses son gratis para todos desde el pasado 1 de noviembre. En la primera semana, los usuarios se duplicaron, de 25.000 a 50.000, pero todavía queda mucha gente que no lo ha probado.

Copyright © Clipclap 2025.

El interior de uno de los autobuses tarifa cero de São Caetano do Sul.Lela Beltrão

La peluquera Lidiany Gomes, de 37 años, esperaba expectante este jueves a la hora punta matutina la llegada del autobús que la llevaría a su trabajo. “Hoy va a ser la primera vez. Desde aquí hasta el trabajo suelo ir a pie, son unos 15 minutos”, explica en la parada. Quien le habló de la tarifa cero fue la camarera del café donde suele parar de camino al salón. Cuando se le pregunta por el dinero que se ahorrará, se la nota escéptica. Quiere asegurarse de confirmar que lo que le han contado es cierto y que será duradero, no un mero test. Los autobuses de São Caetano todavía tienen el torno típico en este país, pero ha desaparecido la persona que cobraba el billete o se aseguraba de que pagabas en la máquina.

El precio del transporte público es asunto sensible en Brasil como quedó demostrado en 2013. El anuncio de que la tarifa subiría 20 céntimos en São Paulo, la ciudad más poblada del país, desató unas protestas que tuvieron dos efectos: popularizaron la demanda por la gratuidad bajo el lema “passe livre” y capitalizaron un profundo enfado con la clase política que derivó en las mayores marchas de la historia brasileña y alumbró un movimiento sísmico en la política que expulsó a la presidenta Dilma Rousseff del poder y aupó a Jair Bolsonaro, un diputado ultra con un discurso antisistema. Tras aquella convulsión, los políticos se lo piensan mucho antes de subir las tarifas del transporte, que es gratis para varios colectivos: personas mayores, , estudiantes, embarazadas y discapacitados.

Los vehículos municipales de São Caetano do Sul llevan un letrero luminoso que dice bien claro Tarifa Zero. Los usuarios también han notado el cambio en el bolsillo y en sus desplazamientos porque los vehículos van en hora punta mucho más llenos que antes, algunos, incluso atestados pese a que la flota se ha ampliado. Se da la paradoja de que la principal empleadora de la ciudadl es la automovilística General Motors.

En Maricá, la ciudad que recibe más royalties del petróleo, paga la cuenta del bus municipal con los dineros del oro negro, otras con un fondo al que aportan las empresas que se ahorran el vale-transporte para sus empleados y las que tienen cuentas saneadas, con el presupuesto…

Copyright © Clipclap 2025.

Una mujer hace la señal de parada a un autobús tarifa cero en São Caetano do Sul.Lela Beltrão

El experto en movilidad Santini explica que las redes de transporte público en Brasil están colapsando. São Paulo es un buen ejemplo. “En 2013 tenía 3.000 millones de pasajeros anuales y ha perdido 1.000 millones desde entonces. La pandemia aceleró un declive que venía de antes”. La fuga de usuarios es un mal en infinidad de ciudades. Y las arrastra a un círculo vicioso: los usuarios disminuyen, así que suben el precio del billete o reducen el servicio y eso ahuyenta a más viajeros, explica Santini.

Cuenta que Teresina, la capital del estado de Piaiuí, llegó a quedarse sin transporte público durante una temporada. Que el servicio sea viable requiere lograr un finísimo equilibrio. Ese es el panorama que está impulsado a los alcaldes a adoptar la tarifa cero. Las elecciones municipales de dentro de un año también los animan a dar alegrías al electorado. “La tarifa cero es una medida con una enorme aprobación. Y, una vez se ha implantado, es raro que sea revertida”, según el investigador en movilidad.

Los beneficios son múltiples, como recalcó el alcalde de Vargem Grande Paulista, Josué Ramos, a BBC Brasil: “Es una cuestión mucho mayor que la movilidad. En cuanto implanté la tarifa cero, aumentó el gasto en el comercio, la recaudación de impuestos... Y hasta la cuestión sanitaria. Un 30% de las personas faltaba a las citas médicas porque no tenía dinero para llegar a la consulta”, decía el regidor, que subrayaba que cualquier debate sobre la gratuidad debe tener en cuenta todos esas ventajas indirectas.

Pero, para combatir la congestión viaria, la polución, los accidentes de tráfico y el cambio climático, “solo la tarifa cero no basta”, avisa el experto: “Necesitamos un cambio modal, más gente a pie, en autobús o en bicicleta y menos gente en coche”. Señala que aún es necesario investigar mejor el impacto económico de la medida.

Copyright © Clipclap 2025.

Una pasajera asciende a un autobús tarifa cero.Lela Beltrão

De vuelta a la parada de São Caetano do Sul, Lucas Alexander, de 17 años, está encantado con lo que ahorra a diario de camino a su trabajo en una ebanistería. “Fue el patrón el que me avisó. Me gustaría ahorrar para comprarme un coche cuando me saque el carné”. ¿Y sabe ya cuál quiere? “Sí, un Mitsubishi Lancer”, dice sonriente. Él, como la peluquera, y como otros muchos de los que esperan al bus vienen de otros municipios. Por eso, llegar a trabajar implica tomar a diario varios medios de transporte, con sus correspondientes tarifas y mucho, mucho tiempo. De ida y de vuelta. Por eso, los entrevistados apuntan que la medida se debería extender también a los buses interurbanos.

https://elpais-com.cdn.ampproject.org/c/s/elpais.com/america/2023-11-12/el-transporte-publico-gratuito-empieza-a-seducir-a-brasil.html?outputType=amp&fbclid=PAAaYiQrUMMhQ4ndlKRkv2va685YRIwkqt2ougUh64yampuqkhf
tVU_aem_ASmhNTjEhGAA8AYioDXAr8V0zHZYWpyGgl3861-wFMILJknw3fJceUa_pNX9OBoUdi0

Veículo: Online -> Site -> Site El País - Colômbia

Seção: Transporte Público

Copyright © Clipclap 2025.