



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE**

PRESIDENTE: SILVIA DA BANCADA FEMINISTA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 28/06/2022

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Bom dia a todos. Como membro da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 17ª audiência pública no ano de 2022.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo canal da Câmara Municipal de São Paulo, no YouTube, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br, no *link* Auditórios Online/Auditório Virtual.

Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade* diariamente, desde o dia 21 de junho de 2022. Informo que as inscrições para pronunciamento devem ser feitas junto à Secretaria da Comissão.

Passemos à pauta. A audiência pública tem, como objetivo tratar acerca dos problemas de mobilidade urbana enfrentados pelos alunos e funcionários da USP, com a redução da disponibilidade das linhas circulares 8012, 8022 e 8031 no *campus*, bem como elaborar soluções para esses, conforme requerimento 13/2022, de autoria da Vereadora Silvia da Bancada Feminista, aprovado em 04 de maio de 2022, na Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Foram convidados para essa audiência representantes da SPTrans, representantes da Secretaria de Mobilidade e representantes da Prefeitura aqui do *campus* da USP. Também foi convidada a reitoria e foram convidados os representantes dos estudantes, representantes dos Comitê Estudantil, por mais mobilidade na Cidade Universitária e representantes dos funcionários.

Então, eu vou lendo aqui as pessoas que vão vir para a mesa, os convidados que vão participar da mesa, chamando já esses convidados. Primeiro convido as Sras. Paula Nunes, representante aqui também o mandato da Bancada Feminista, Covereadora da Bancada Feminista do PSOL na Câmara dos Vereadores; Malu Luiza Nogueira, representante o Comitê Estudantil, por mais mobilidade na Cidade Universitária; Raquel Rolnik, professora e Prefeita do *campus* Butantã; e os Srs. Manoel Victor, representando a Secretaria Municipal de Mobilidade e

Turismo; Valtair Valadão, representando a CET, que pertence à Secretaria Municipal de Mobilidade; Michele Schultz, representando a Adusp, Associação dos Docentes da USP; Ricardo Ivã Ferreira da Trindade, Presidente do Conselho Gestor do *campus* USP da capital; e Reinaldo dos Santos, representando o Sintusp.

Nós convidamos também a SPTrans, que não mandou representante para essa audiência. Convidamos também o Sindicato dos Condutores, que também, pelo jeito, não mandou representantes para essa audiência. Se o DCE da USP chegar, também terá assento aqui na mesa.

Vou iniciar aqui chamando já para falar os nossos convidados. Vou começar aqui com a Sra. Paula Nunes, representando o mandato da Bancada Feminista. Os convidados que estão aqui, na mesa, terão de cinco a oito minutos de fala e depois a gente vai partir para as inscrições dos participantes, tanto os que se inscreveram pelo e-mail quanto os que se inscreveram presencialmente, após as falas.

Tem a palavra a Sra. Paula Nunes, Covereadora da Bancada Feminista do PSOL.

A SRA. PAULA NUNES – Bom dia. Obrigada, Sra. Silvia. Bom dia a todos que estão aqui. Eu sou a Paula Nunes, Covereadora com a Bancada Feminista do PSOL na Câmara Municipal de São Paulo. Compartilho o mandato com a Sra. Silvia. Quero agradecer, em primeiro lugar, a Prefeita do *campus*, a Sra. Raquel Rolnik, por aceitar a realização dessa audiência aqui na Cidade Universitária.

Para nós, é muito importante que essa audiência aconteça aqui na Cidade Universitária e que a gente possa ter contato direto com estudantes, com os trabalhadores e com os profissionais que aqui atuam e que frequentam esse local, para que a gente possa conversar diretamente com as pessoas, especialmente ouvindo qual é a realidade, qual é a situação dos ônibus, sejam circulares, sejam os ônibus que acessam a Cidade Universitária.

Essas demandas relacionadas aos ônibus chegaram para o nosso mandato depois do retorno presencial das aulas, no início desse ano. Chegaram pelos estudantes e chegaram pelos professores, a partir de denúncias e constatações de que existiam muitas dificuldades no

acesso aos ônibus, seja por demora, uma demora de espera no ponto de ônibus, seja por demora nos deslocamentos, seja por superlotação, seja por dificuldade de acesso a informações relacionadas especialmente às linhas de ônibus que não são os ônibus circulares, mas que fazem trajetos também, que vêm até a Cidade Universitária.

Eu acredito que essa seja uma demanda importante nesse momento, justamente porque, comparado com o momento em que eu vivi a universidade, entre os anos de 2010 a 2014, esse é um momento muito diferente da Universidade de São Paulo. Esse é um momento em que felizmente existem muitos estudantes negros, existem muitos estudantes que acessaram a universidade a partir das quotas. Então, a universidade é uma universidade transformada. A entrada na universidade mudou desde a implementação das quotas raciais para agora; e isso também nos traz outra dificuldade ou, na verdade, uma nova necessidade política, que é a luta por permanência estudantil. Não é à toa que os estudantes têm se mobilizado muito aqui na universidade, pelo que nós podemos acompanhar, pelo acesso à permanência, seja a partir das bolsas, permanência, seja a partir da luta por moradia na universidade, seja também para que os ônibus atendam às demandas dos estudantes por aqui.

Nesse sentido, nós estamos realizando essa audiência hoje porque nós entendemos também que é responsabilidade do Poder Público não só atuar como mediador dos contratos que existem entre a SPTrans e a Universidade de São Paulo, mas também assumir parte da sua responsabilidade, para que esses contratos sejam efetivamente cumpridos e para que realmente o transporte público que envolve a Universidade de São Paulo seja um transporte público eficaz, um transporte público que atenda às necessidades dos estudantes e dos trabalhadores.

Então, nós estamos aqui hoje especialmente para ouvir os estudantes, os trabalhadores e ouvir o Poder Público, que está aqui na mesa hoje, sejam os representantes da universidade, sejam os representantes das secretarias, das empresas públicas, que envolvem a Prefeitura de São Paulo e para, a partir disso, poder pensar também coletivamente em soluções que envolvam a resolução desse problema em um ambiente mais confortável e mais eficaz para os estudantes e para os trabalhadores aqui da universidade.

Então, agradeço muito a presença de todos aqui e também das autoridades que estão aqui nessa mesa. Eu tenho certeza de que a gente vai conseguir fazer uma audiência pública bastante produtiva e bastante informativa nesse sentido.

Obrigada, Sra. Silvia.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada, Sra. Paula.

Eu vou passar agora à Sra. Maria Luiza Nogueira, representando aí o Comitê Estudantil por Mais Mobilidade na Cidade Universitária. Realmente foi quem nos procurou, trazendo essa demanda e pedindo que a gente pudesse fazer essa audiência pública.

A SRA. MARIA LUIZA NOGUEIRA – Obrigada. Queria agradecer a presença e também a realização dessa audiência pública aqui na Universidade de São Paulo. É muito importante a iniciativa de trazer as discussões que passam hoje sobre a elaboração de políticas públicas para dentro de espaços da comunidade universitária, mas também o conjunto da população, que tanto se utiliza disso.

Então, queria agradecer aqui a disponibilidade também do mandato da Bancada Feminista do PSOL, que prontamente também atendeu a esse nosso chamado.

Faço parte do comitê por mobilidade. Também faço parte da USP Sem Medo, que é um movimento de juventude que atua aqui dentro da Universidade de São Paulo; e o contexto em que essa discussão está sendo proposta aqui hoje, bem como os problemas que a gente enfrenta no cotidiano, é o contexto do retorno ao ensino presencial, é o contexto em que, depois de dois anos de pandemia, distantes das atividades presenciais, a universidade passa a retornar as suas atividades presenciais quase que integralmente, o que gera um descompasso bastante sensível à comunidade USP, entre o que foi a redução da frota de veículos enfim e o retorno presencial de milhares de pessoas circulando diariamente aqui pela Universidade de São Paulo.

É importante destacar que, com esse retorno, enfim, mais imediatamente no início do ano, foi um problema sentido de uma forma tão sensível e de uma forma tão sentida pelos estudantes, que, de fato, várias iniciativas em torno desse tema foram colocadas.

A gente do comitê foi parte da organização de um abaixo-assinado da Comunidade

USP, que tem mais de mil assinaturas hoje em relação à necessidade de discussão desse tema.

E também agora, às vésperas do final do semestre, a gente continua se deparando com uma série desses problemas no cotidiano, que têm a ver com os temas de superlotação dos veículos, dos circulares, que têm a ver com o tema da demora, enfim, do tempo entre os circulares passarem nos pontos daqui de dentro da Cidade Universitária, mas também de saírem do terminal, que são os problemas enfim de acesso ao *campus*, durante o final de semana, que atinge sobretudo os moradores e moradores da moradia estudantil.

Então, é também nesse contexto, que é um contexto da USP, após as quotas, que muda, de forma também muito sensível, a sua composição social e sobretudo étnico-racial que a gente observa esse cenário, que não atinge a todos igualmente. É importante que seja dito que ele atinge sobretudo os estudantes que mais precisam acessar já, imediatamente os veículos públicos, enfim, o transporte público, como uma forma de acessar a Cidade Universitária.

Assim, é bastante importante também que seja colocado que, enfim, além desse problema em relação ao acesso, os estudantes que rompem essa barreira do vestibular já estão expostos a novas barreiras aqui dentro da universidade.

Então, são barreiras que dificultam a permanência desses estudantes. A falta de reajuste, por exemplo, nas bolsas de auxílio é parte desses problemas também. A presença ostensiva da Polícia Militar aqui dentro do *campus* já infelizmente foi palco de alguns episódios bastante tristes de truculência e também é parte desse cenário a falta enfim de reformas estruturais na moradia estudantil e tudo mais.

Então, nesse sentido, não é possível desconectar o debate de como a gente acessa o *campus* aqui da Cidade Universitária das condições de permanência desses estudantes, que mais se utilizam do transporte, que são os estudantes que moram em regiões distantes, que moram aí nas periferias da cidade de São Paulo.

É bastante importante também que aqui enfim a gente tenha condições de debater sobre os problemas que estão colocados. Então, hoje a gente vê, em nível da universidade e em nível do Estado de São Paulo, que existe um superávit orçamentário bastante importante em

relação à arrecadação, que imediatamente tenha seu reflexo aqui dentro da universidade.

E mais recentemente também foi divulgada a intenção de investimento de parte desses recursos em vários aspectos estratégicos. Alguns deles inclusive contemplam temas de permanência estudantil, mas a gente gostaria de saber e gostaria enfim de debater aqui sobre quais aspectos da permanência estudantil. Esse aspecto contempla um reajuste de bolsas? Ele contempla enfim uma reforma estrutural na moradia? Ele contempla quais aspectos? Contempla o tema do transporte, por exemplo? Porque, para a gente, não pode ser descolado, como eu disse, o tema do transporte do tema da assistência e da necessidade de se debater a permanência estudantil.

Enfim, é urgente também que a gente tenha condições de ter um pouco dessas respostas, até para que a gente tenha condições também de debater, seja a partir do orçamento da universidade, seja a partir de uma iniciativa da própria empresa de transporte, da própria SPTrans, para que a gente tenha condições de aumentar, em qualidade, as condições de transporte aqui dentro da Universidade de São Paulo.

A gente sabe também que houve um reajuste recentemente no contrato da universidade com a SPTrans, mas a gente gostaria enfim de saber e gostaria de debater também aqui hoje a necessidade de que, de fato, a gente tenha efetividade nessa propositura, enfim, que a gente tenha efetividade do funcionamento dos circulares, que a gente tenha efetividade dos carros que circulam aqui dentro da universidade e que a gente tenha condições não só de debater esses aspectos dos circulares, mas também que a gente tenha acesso aos outros dados sobre os ônibus de linha, que também entram aqui na Universidade de São Paulo e que hoje a gente tem pouquinhos dados, pouquíssimas condições também de compreender em que pé enfim, em quais condições estão colocados esses outros transportes.

Assim, queria finalizar, mais uma vez, agradecendo o espaço e a presença também de todos os representantes que estão aqui nessa mesa aqui e também dos representantes da comunidade universitária, que estão aqui presentes hoje na reunião. São várias entidades estudantis, entidades da comunidade universitária, de docentes e de servidores técnicos

administrativos que entraram em contato e que atenderam também prontamente ao chamado para essa discussão.

Queria finalizar agradecendo a presença de todos.

A SRA. PRESIDENTE (Sílvia da Bancada Feminista) – Obrigada, Sra. Maria Luiza.

Tem a palavra a Sra. Raquel Rolnik, professora e Prefeita do *campus* Butantã, também agradecendo por nós podermos fazer essa audiência pública aqui no *campus*.

A SRA. RAQUEL ROLNIK – Bom dia a todos. Eu queria agradecer as Sras. Sílvia e Paula e a Bancada Feminista por essa iniciativa.

É muito importante que a gente possa se ouvir, para poder enfrentar esse que é um dos desafios, que, do ponto de vista da nossa gestão que se iniciou, agora, no mês de fevereiro deste ano, se apresentou como um dos desafios prioritários no sentido, primeiro, do reconhecimento de que o transporte acessível, pontual, eficiente para todos e todas é um direito. E, que nós ainda não alcançamos aquilo que desejamos em termos não apenas da possibilidade do acesso de todos, o que é viabilizado através de um subsídio da USP no pagamento a esse transporte - um subsídio integral de todas as passagens da comunidade USP através da carteirinha Busp.

Porém, não é apenas a questão da possibilidade de utilizar um transporte, no caso, circular que articula a chegada do Terminal Butantã, mas também do Terminal CPTM com os destinos dentro da Universidade de São Paulo e que, na verdade, também não atinge as demais linhas que adentram o campus. Isso já é uma questão que eu gostaria de levantar, mas também uma questão é efetivamente o transporte como direito, o transporte universal, a circulação universal da comunidade USP é fundamental, mas também é fundamental que esse transporte garanta conforto, pontualidade, acessibilidade e demais condições.

Só para esclarecer a todos os que não conhecem, eu vou me referir a duas questões. Um dos problemas que já adianto para vocês é que temos trabalhado muito intensamente na melhoria das condições do circular, em conjunto com a SPTrans, mas ainda a questão e o tema das demais linhas que adentram o campus não foi ainda tratado por nós, Prefeitura, devidamente

no diálogo que mantemos permanentemente com a SPTrans. Por quê? Porque as três linhas circulares que temos hoje – 812, 22 e 32 - são um contrato entre a Prefeitura da USP e a SPTrans que, na verdade, entra dentro do sistema geral do transporte coletivo realizado na Capital pela SPTrans. A SPTrans tem o monopólio do transporte coletivo por ônibus na Capital e tem um modelo de concessão, concessão, inclusive, que acabou de ser assinada há poucos anos com empresas privadas por regiões. É um contrato de concessão por 35 anos que a Prefeitura realizou e o serviço que é realizado aqui dentro obedece a lógica geral da concessão da SPTrans com essas empresas. Portanto, ele é realizado no caso aqui pela empresa Gato Preto que na concessão ganhou o lote dessa região, não apenas dessas linhas circulares.

Estou falando isso parte das questões que temos, de problemas temos em relação ao sistema que opera aqui são absolutamente comuns ao sistema em geral na cidade de São Paulo. Uma delas já gostaria de expor não como Prefeita, mas como urbanista que acompanha a discussão da política de transporte público na cidade de São Paulo há muitos anos é a forma de remuneração do transporte que é por passageiro através da tarifa e não por quilômetro rodado. Isso é uma discussão nacional e, claramente, é uma fórmula que não induz o maior conforto para o usuário na medida em que a superlotação dos veículos tem a ver com essa estratégia de remuneração por passageiro. Aqui não é diferente, mesmo que seja a USP que está remunerando.

Estou colocando isso porque parte das questões tem a ver com o modelo geral de gestão do transporte coletivo, a relação da SPTrans com as concessionárias e vão, portanto, além das nossas competências, mas no que se refere aqui gostaria de falar de duas questões. Apesar de a gente ter ampliado o número de alunos cotistas, apesar desse processo muito importante de inclusão que está acontecendo na Universidade de São Paulo, no circular propriamente dito, nas três linhas circular, através do monitoramento que a gente faz, não houve, surpreendentemente, um aumento do número de passageiros se compararmos com o período anterior da pandemia, 2019. Houve uma estabilidade. Não houve no caso das linhas circulares uma diminuição das linhas. Elas podem ter acontecido nas demais linhas. Isso é uma questão

que nós vamos ter que ficar atentos e trabalhar. Mas o último contrato assinado pela Prefeitura com a SPTrans foi assinado em 2021 e nele o que a gente tinha 18 ônibus no contrato anterior, a gente tem 18 ônibus no contrato atual com a diferença de que nesse novo contrato a gente tem 14 que são ônibus Padron, com ar-condicionado, mas entramos com quatro ônibus articulados com ar-condicionado que em tese deveriam melhorar a capacidade de carregamento.

Para vocês saberem, introduzimos uma nova linha dos circulares que é a 8032 nesse novo contrato, um pouco pensando na ideia da melhoria. Esse contrato da Prefeitura que estabelece com a SPTrans define que nós pagamos para eles tudo o que é a utilização com o cartão Busp. Vou colocar de uma forma bastante transparente para vocês. Em torno de 80 a 85% do total do carregamento dessas linhas circulares, ou seja, basicamente a USP paga esse serviço mensalmente mediante a medição de quantas pessoas usaram esse sistema. No próprio contrato está previsto o número de partidas e o intervalo entre as partidas dos ônibus. Nas três linhas é diferente em cada uma delas e é diferente em horário de pico, fora do horário de pico, dia de semana e sábado.

Para vocês terem uma ideia, o número máximo de partidas é uma das linhas que, entre meio-dia e uma hora, um dos horários de pico, conta com oito partidas por hora. Em alguns outros horários, sete; em alguns horários, seis; alguns outros horários, cinco; e no fim de semana, muito menos partidas por hora.

Então, estamos falando, em tese, de duas questões. Primeiro, a quantidade de gente que chega no metrô é totalmente incompatível com o modal ônibus. Quer dizer, o modal metrô tem uma capacidade de carregamento muito maior – metrô e trem – do que ônibus. Nunca, jamais, faremos o mesmo carregamento de metrô com ônibus. É uma questão de matemática. Não se consegue pegar a quantidade de pessoas - duas mil pessoas - que chegam e colocar dentro de ônibus. São dois modais. Esse é o primeiro problema. Então, como que vamos resolver esse problema. Na verdade, deveríamos ter uma estação de metrô no campus. Essa parece a coisa mais lógica para pensar por que o sistema o sistema ônibus nunca terá a capacidade do metrô, mas, mesmo assim, ele pode melhorar sem dúvida.

Quero dizer que, desde o começo, estivemos com a SPTrans, tempo inteiro, tentando pensar soluções para melhoria do desempenho desse sistema considerando as planilhas que inclusive são disponibilizadas para nós pela a SPTrans mostrando problemas de superlotação e de filas e etc.

Então, nós propusemos duas medidas. Vou terminar contando isso para vocês. A primeira medida foi procurar enfrentar um dos gargalos que é o tempo de embarque. O problema do tempo de embarque procuramos enfrentar de duas formas. A primeira foi procurando introduzir no Terminal Butantã o embarque simultâneo de dois ônibus na linha 8012 e na linha 8022, que são as mais demandadas, de modo a melhorar o fluxo de saída nos horários de pico.

Para isso, fizemos uma ação junto a SPTrans e junto ao Governo do Estado, operador do terminal, a gestão toda desse processo para que a gente pudesse, no momento de inauguração do metrô Vila Sônia, deslocar alguns ônibus que eram da EMTU que estavam no Terminal para o Terminal Vila Sônia e assim a gente poder ter espaço no terminal para fazer embarques simultâneos de dois ônibus em duas linhas. Isso foi implementado há 15 dias e essa foi uma das medidas que esperamos melhora esse fluxo.

A segunda medida que foi acordada com a SPTrans e com a Viação Gato Preto foi a retirada da catraca. A catraca neste sistema e no sistema geral de São Paulo é algo que retarda muito o embarque. Então, a retirada da catraca é um elemento operacional que pode aumentar a velocidade de circulação dos ônibus, os embarques e as saídas. A SPTrans, em acordo conosco e com a Viação Gato Preto, acordamos de fazer uma experiência em alguns ônibus da linha retirando a catraca e medindo esse desempenho para ver se isso poderia se estender para o conjunto todo de ônibus aqui. Infelizmente, o Sindicato dos Condutores que não está presente nesta audiência pública bloqueou essa iniciativa e não permitiu a retirada das catracas com a alegação de que isso iria tirar o trabalho, o emprego dos cobradores, o que não se sustenta porque o compromisso apresentado e a proposta foi de continuar tendo dois trabalhadores por ônibus - um como motorista e outro como orientador e organizador do fluxo.

Portanto, a nossa proposta é a manutenção e esse também foi o compromisso da

SPTrans. Entretanto, o sindicato que não está aqui presente para explicar as suas razões não permitiu a retirada da catarata. A retirada da catraca permite também que os embarques sejam feitos simultaneamente pela frente e por trás, não tem que esperar uma fila. Enfim, tem toda uma outra lógica de organização do mundo quando a gente tira catraca.

Essa é uma questão importante porque ainda nós, Prefeitura, não desistimos dessa proposta. Estamos aqui fazendo um apelo para que ela possa realmente ser implementada no sentido da melhoria.

Finalmente, o grande gargalo é o cumprimento por parte da empresa que presta o serviço. A SPTrans é que tem a responsabilidade de fiscalizar e monitorar as empresas pelo contrato de concessão. Então, é o cumprimento dos horários. Há muitas queixas de demora, de não cumprimento dos horários. Os horários são previstos em contrato. Está escrito no contrato que a gente assina com a SPTrans o cumprimento desses horários e, muitas vezes, esses horários não são cumpridos, esses intervalos não são cumpridos. Muitas vezes justificadamente por intercorrência no trânsito, por acidentes, problemas que acontece, mas muitas vezes porque isso não é fiscalizado e devidamente cobrado. Esse é um tema importante para pensarmos também como podemos avançar no sentido de fazer com que esses horários sejam cumpridos.

Quero dizer que há um compromisso parte da Prefeitura, mas aqui falo em nome da Reitoria, da direção da Universidade de São Paulo, de investir no sentido da melhoria desse transporte na resolução dos problemas.

Queria dizer também que isso tem sido feito em diálogo com a SPTrans e a Secretaria de Mobilidade da Prefeitura que tem também trabalhado conosco no sentido de ver como podemos melhorar e enfrentar essas situações e chegar.

Finalmente, quero dizer que não é um custo baixo aquilo que a universidade investe no Busp. De uma forma transparente também digo a vocês que a previsão - isso varia conforme o fluxo – é que a Universidade de São Paulo gasta 15 milhões por ano para subsidiar o transporte de toda a comunidade USP através da carteirinha Busp.

Isso também mostra um compromisso e não há nenhum tipo de questionamento por

parte da universidade em relação a continuidade desse subsídio e dessa participação entendendo que isso é uma condição básica de acolhimento e apoio aos estudantes e a toda a comunidade.

Muito obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada, Raquel, Prefeita do Campus Butantã.

Queria chamar agora para fazer uso da palavra o Sr. Manoel Victor, representante da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito.

O SR. MANOEL VICTOR DE AZEVEDO NETO – Bom dia, Vereadora, em nome de quem cumprimento todos os membros da Mesa. Bom dia a todos e todas presentes.

Estamos aqui representando o Secretário Ricardo Teixeira, Secretário de Mobilidade e Trânsito do Município de São Paulo. Está presente também o engenheiro Valtair Valadão, que é o superintendente da CET.

Vimos aqui convidados pela Vereadora para, principalmente, ouvir, conhecer os problemas que já foram de certa forma apontados aqui pelas falas tanto da Prefeita do campus Raquel Rolnik, como por outros integrantes daqui. Estamos para ouvir e poder conhecer melhor os problemas que estão acontecendo com isso.

Como já foi dito, o contrato é um contrato feito pelo campus específico de circulação na questão dos ônibus com a São Paulo Transportes que faz parte da Secretaria de Mobilidade e Trânsito e poder contribuir levando essas demandas.

Estamos abertos a conhecer melhor e a colaborar no que for possível para minimizar não só esse problema, mas aquilo que for relativo à mobilidade em geral, tanto dentro do campus, como no transporte de pessoas das demais áreas do Município para o campus e dele para os outros modais de transporte.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Tem a palavra o Sr. Valtair Ferreira Valadão, Superintendente da CET.

O SR. VALTAIR FERREIRA VALADÃO – Bom dia a todas e a todos da Mesa. Quero agradecer o convite e dizer, conforme o Engenheiro Manoel Victor colocou, que viemos ouvir, conhecer mais de perto o problema que vocês estão sentindo, também pelo envolvimento do transporte na Cidade como um todo, como foi relatado.

Também estamos à disposição para ajudá-los, a conhecer melhor e ajudar também no que diz respeito a planejamento, apoio de eventuais melhorias e ajustes tanto no viário que compõe o acesso do Metrô, do Butantã até o campus, também junto ao terminal, mesmo interno, com a SP Trans.

A CET tem procurado sempre colaborar com a USP. Em outras ocasiões, já foram feitos alguns trabalhos, e trazemos também para dentro do campus a nossa experiência da cidade de São Paulo, que também sofremos muitas dificuldades.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada.

Tem a palavra o Sr. Prof. Ricardo Ivan Ferreira da Trindade, Presidente do Conselho Gestor do Campus USP da Capital.

O SR. PROF. RICARDO IVAN FERREIRA DA TRINDADE – Bom dia a todos. Quero agradecer o convite das Vereadoras Silvia e Paula, também a presença de todos.

O Conselho Gestor do campus é o órgão que define as diretrizes principais desse campus, em particular, do Butantã. E, desde o início da nossa gestão, que coincide com a gestão da Sra. Raquel na Prefeitura, a gente já identificava essa necessidade de melhoria no transporte coletivo, principalmente nesse trajeto do metrô para o campus do Butantã.

Esse foi um dos pontos que a gente discutiu desde o início da gestão, como sendo um ponto prioritário, porque ele tem impacto principalmente no conjunto de funcionários e alunos. Por isso, estão sendo contempladas uma série de políticas da própria Universidade para a inclusão e para que a gente possa tornar a USP uma universidade mais inclusiva.

Então, esse foi um ponto extremamente importante que foi discutido várias vezes. Fizemos uma reunião ainda em maio com a definição de grandes linhas, nas quais a gente

pretende investir nos próximos anos, quais são as prioridades desse campus. Essas reuniões foram coordenadas por mim e pela Professora Raquel e esse ponto da mobilidade e acessibilidade foi um dos pontos chave que a gente apontou como sendo prioridades que a gente iria tratar nos próximos anos.

A Professora Raquel fez várias observações anteriormente, junto ao Professor Wagner, que é o Vice-Prefeito do campus e tem feito vários movimentos tentando reduzir esses problemas. Também há iniciativas para tentar utilizar outros modais dentro da Universidade, além do ônibus. Isso também algo que é importante colocar: como a gente vai articular esses diferentes modais dentro do campus universitário, além do ônibus que faz esse trajeto do campus para cá.

A gente tem a certeza da colaboração da Câmara, mas também da Prefeitura nesse assunto, algo que nos reconforta porque a gente sabe que a gente pode avançar em várias demandas rapidamente para resolver esse problema.

Outra coisa também importante é a questão da quantidade de funcionários terceirizados entrando no campus e a necessidade de incluí-los nessas propostas de mobilidade. A Sra. Raquel já havia comentado isso em algumas reuniões que a gente fez e o próprio Sindicato também dos funcionários, então é importante que esse ponto seja colocado.

Agradeço a oportunidade. E quero ressaltar que o Conselho Gestor do campus, juntamente com a Prefeitura, está pronto e está trabalhando para que esse problema seja resolvido ou minimizado nos próximos anos.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada.

Tem a palavra a Sra. Michele Shultz, Associação dos Docentes da USP – ADUSP.

A SRA. MICHELE SHULTZ – Bom dia a todas, todes e todos.

Eu gostaria de saudar a iniciativa desta audiência e vou me valer exatamente do significado desta Comissão para começar a minha fala entendendo que a Cidade Universitária e todos os campos da Universidade de São Paulo não são bolhas isoladas dos municípios onde

estão localizados. Então, quando a gente pensa o transporte dentro da Cidade Universitária, obviamente que temos que pensar o transporte como um todo. E numa cidade como São Paulo, onde os problemas são cotidianos e diários, temos que pensar a integração da Cidade Universitária com a cidade de São Paulo, e a Raquel é a pessoa mais indicada para fazer essa discussão.

A Cidade cresceu de forma desorganizada e, obviamente, o que vivemos aqui dentro também é reflexo do que acontece fora dos muros da USP. Eu sou usuária de transporte coletivo, sou docente da USP Leste e sei o quanto o transporte público na nossa cidade é absolutamente insuficiente. Então, quando eu chego às 18h da tarde na Estação Brás, mesmo que seja transporte sobre trilhos, vivencio muito de perto a angústia de se deslocar numa cidade como São Paulo.

Essa insuficiência obviamente atinge a comunidade da USP, e eu consigo enxergar a diferença que é ter uma estação dentro da nossa unidade, que na verdade não é um campus, apesar de parecer um, faz parte do Campus Capital, e a Cidade Universitária, que depende da integração com os trilhos para poder suprir a necessidade de transporte da comunidade da USP.

Eu absolutamente concordo com a Raquel quando ela diz que transporte é direito. Só que a lógica que está colocada na gestão pública é obviamente a dos lucros e do capital que tenta beneficiar essas empresas que adquirem essas concessões por muitas décadas e não conseguem cumprir os acordos contratuais. E não há uma fiscalização adequada para saber se essas empresas estão cumprindo o que está acordado nos contratos.

Obviamente, essas concessões são uma modalidade de terceirização, e isso é um grande problema. Nós vivemos isso dentro da universidade também. Quando eu cheguei na USP, existiam circulares próprios da universidade, e eu coloco aqui um primeiro ponto para debate.

A Raquel fala de R\$ 15 milhões anuais de subsídio da USP para poder fazer esse deslocamento e eu fiquei me questionando: “Será que essa verba seria suficiente para retomar os circulares?”

Quando eu queria ir para o “bandejão”, por exemplo, que ficava longe do “bandejão”, porque fiz pós-graduação no CD-13 e, às vezes, eu ia almoçar no “bandejão” central, por exemplo; mas nós sabíamos de que teria essa garantia de transporte.

Outra questão que acho bastante importante, a Paula e a Malu falaram disso também, é a questão da inclusão no transporte, não só dentro da universidade. E quando falo de inclusão, falo de pessoas vulnerabilizadas economicamente, e isso passa pelo preço das passagens, que aí justifica a demanda inclusive pelo passe-livre de estudantes, especialmente quando pensamos na política de cotas e de permanência estudantil.

Então, quando pensamos que a nossa comunidade, de fato, mudou e os alunos pobres, pretos, periféricos têm maior participação nas universidades hoje, não podemos descolar a política de transporte e de mobilidade dentro da universidade das políticas de permanência. Por isso, esse diálogo tem que acontecer. E quando olhamos para as pessoas com deficiência, que absolutamente inexitem na nossa comunidade, embora sejam milhões de pessoas na cidade de São Paulo com deficiência ou mobilidade reduzida. E mobilidade reduzida inclui gestante, pessoa obesa, pessoa que está com alguma situação que impede que ela tenha maior mobilidade. E um dos motivos pelos quais vemos pouquíssimas pessoas com mobilidade reduzida no nosso ambiente é exatamente a dificuldade que elas têm no acesso ao transporte público.

Então, quando pensamos em política de permanência, obviamente temos que pensar em moradia. Muitos dos nossos estudantes vêm das periferias do Município, e estou falando das periferias do extremo sul, do extremo leste, que ficam horas dentro do transporte público, e um transporte público que custa caro. Por isso, temos sim que pensar em políticas de moradia também da nossa comunidade para facilitar o acesso ao campus da nossa universidade.

Nós ficamos dois anos realizando atividades remotas e, obviamente, após o retorno presencial, fez com que esses problemas fossem novamente evidenciados e com o agravante da redução da frota, que já vem sendo debatida desde 2018. Então, essa redução não foi por conta da pandemia, já havia uma política de redução da frota de circulares dentro da

universidade. E a pandemia, além de ter evidenciado todas as crises: social, econômica etc, com o retorno presencial, trouxe também uma preocupação sanitária.

Obviamente que os transportes absolutamente lotados colocam as pessoas numa situação de vulnerabilidade sanitária também. Então a universidade, ao planejar o retorno, deveria ter pensado nisso, assumindo a responsabilidade que ela tem inclusive com a sociedade de, inicialmente, negociar uma frota que desse conta especialmente nos horários de pico, e mais ainda para os cursos noturnos de algumas unidades, que são os cursos que acolhem alunos trabalhadores que estão estudando no período noturno.

Nessa perspectiva de tentar ampliar um pouco mais o debate, me preocupam muito as questões de segurança dentro da universidade. Ou seja, tem as questões de velocidade, tem a questão de segurança dos pedestres, tem o pessoal que faz atividade física aqui. Houve uma mudança da política recentemente, mas ainda vejo carros passando em alta velocidade pelos nossos espaços internos.

Além disso, há questões de segurança mais gerais. Pensamos na mobilidade, principalmente em relação às mulheres que têm que andar dentro do campus também no período noturno para chegar até os pontos de ônibus, porque sabemos que a iluminação é absolutamente inadequada nesses locais.

E outro aspecto que acho que vale a pena ressaltar é o uso dos serviços pela comunidade externa. Por exemplo, temos o hospital universitário, que é referência para cerca de 600.000 pessoas da região da zona Leste. Temos vários projetos de extensão dentro da universidade, então ainda tem essas pessoas que participam das atividades e que frequentam o HU ou o CT, que também dependem do transporte e devem ser consideradas. Além disso, elas não têm o BUSP, que é o bilhete interno, mas também são usuárias desses transportes.

Somos absolutamente favoráveis à participação das pessoas. Na verdade, a universidade não deveria ter muros, ela deveria estar integrada, de fato, à Cidade, às comunidades do entorno etc.

Eu acho importante fazermos esse debate pensando numa construção coletiva.

Somos defensores e defensoras da democracia, da participação, e os defensores têm que participar dessa construção. Qualquer processo participativo é mais trabalhoso e, às vezes, leva mais tempo. A participação leva não só ao resultado que tem maior legitimidade, mas consegue enxergar mais todas as dimensões dos problemas que estão colocados. Portanto, eu defendo que esse espaço seja o início para que, de fato, possamos ter um projeto de mobilidade dentro da Universidade de São Paulo construído de forma democrática.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada.

Tem a palavra o Sr. Reinaldo dos Santos, representando o Sindicato dos trabalhadores da USP.

O SR. REINALDO DOS SANTOS – Bom dia a todas e a todos.

Quero agradecer pelo convite, cumprimentar a Mesa, a Silvia, a Paula e a Bancada Feminista, o restante dos integrantes.

Bom, falar por último é repetir coisas, porque as pessoas já falaram de vários pontos importantes e muitos deles eu tinha pensado de falar. Mas acho que, a partir dessa discussão, podemos puxar vários outros elementos e fazer essa discussão num sentido mais amplo, acho que tem várias dimensões da questão que a mesa um pouco já tocou e eu vou reforçar alguns aspectos.

Talvez a primeira questão, mais de fundo, pensar mesmo o modelo mais geral de transporte, ou até uma concepção sobre transporte, como já foi dito aqui, como direito e não como mercadoria que é a forma encarada pelas autoridades, pelo Poder Público, pelos distintos governos.

Eu acho que há várias implicações, tendo aspectos concretos na vida do cotidiano das pessoas que passa, por exemplo, na medida em que o transporte não é encarado como direito, mas como algo que serve aos lucros de meia dúzia de empresas. Isso faz com que, por exemplo, a política de cortes de linhas para poder favorecer a empresa que ganhou a concessão do Metrô etc. seja a tônica, não aquilo que a seja a necessidade da população.

As empresas de ônibus, em si, é uma parte pequena do problema, porque, obviamente, essa discussão do transporte, como direito, tem de estar integrada como uma discussão mais geral de planejamento urbano, que envolve investimentos maciços do Poder Público que envolve, também, uma discussão política, mais de fundo, para ver quais são as prioridades dos governos, quais setores se aliam ou não se aliam.

Esse é o tipo de discussão fundamental, estamos num ano em que as referidas discussões não estão postas, de alguma maneira, é um ano eleitoral. Infelizmente, as principais candidaturas sequer consideram questões como essas ou quando consideram, o fazem no discurso, mas se aliam com setores que, na prática, historicamente não defendem o modelo de transporte como direito, por exemplo.

Essa é uma dimensão do problema que, obviamente, podemos discuti-la, mas não teremos resoluções concretas para isso. Mas acho que é importante, dentro das questões de concepção, pensar como a universidade pode ou não aprofundar políticas que vão dentro dessa concepção de transporte como direito. (Falha na transmissão.) ... tem um papel importante também no debate público. Creio que a universidade também tem essa dimensão. O que ela faz aqui dentro também pode servir como um exemplo para fora.

Quero primeiro partir dessa questão mais ampla.

Creio que a situação internamente, no campus, também há várias questões que eu poderia tocar, mas eu queria partir de (Falha na transmissão) ... um problema mais de fundo – está falhando um pouco o microfone. (Pausa) Vou ver se melhora com este.

A gente passou na universidade por uma política de desmonte nos últimos tempos, anos, nas últimas gestões, dentro de uma concepção do que se considera como atividade meio pode ser terceirizada etc.

Isso tem uma implicação significativa tanto na precarização das condições de trabalho, dentro da universidade, porque quando se terceiriza não quer dizer que o trabalho deixa de existir, ele só será precarizado. As pessoas continuam tendo vínculo com a USP, só que é um vínculo precário, ou seja, a universidade deixa de se responsabilizar por elas. Isso precariza

as condições de trabalho que, do nosso ponto de vista do sindicato, é uma questão fundamental.

Historicamente, para além disso, a gente percebe que precariza os serviços prestados nas unidades. Todo mundo lembra, os mais antigos, quando o serviço de vigilância era feito pelos trabalhadores da universidade se criava um vínculo com a unidade, enfim, era algo muito melhor do que hoje quando é terceirizado. Não por culpa dos funcionários em si, mas com esse vínculo precário a rotatividade é muito maior, inclusive, as pressões de assédio moral também são maiores. Enfim, há uma série de problemas que precarizam também os serviços prestados.

Eu penso que esse ponto do transporte interno é outro exemplo. Na prática, o que houve foi uma terceirização, ou seja, a gente tinha um transporte feito internamente pela universidade que, inclusive, os próprios trabalhadores tinham vínculo com a comunidade, isso passou a ser feito através desse contrato com a SP Trans de uma forma terceirizada.

Acho importante destacar isso, como a Michele já lembrou, sobre o volume de recursos. Na verdade, a própria Professora Raquel Rolnik colocou qual é o volume e a Michele destacou que esse volume de recursos poderia ser utilizado também para ter um sistema interno de transporte, que pudesse garantir boas condições de trabalho também para os funcionários, além de garantir a qualidade do serviço prestado.

Para além disso, queria obviamente destacar, o próprio professor já colocou, já estava previsto na minha fala, que a forma como se dá hoje a forma de transporte interno faz com que haja, na prática, uma discriminação, sobretudo com os terceirizados, mas até com a comunidade externa que, eventualmente, acessa o campus, como a Michele aqui lembrou.

Mas o terceirizados é um caso mais emblemático porque são funcionários da USP, como eu disse, com outro tipo de vínculo, frequentam o campus cotidianamente, precisam estar aqui e não estão contemplados, hoje, na política do BUSP, por exemplo.

Essa é uma demanda histórica que o sindicato traz. Na verdade, a gente tem uma demanda mais histórica ainda que é a necessidade de acabar com a terceirização, através da incorporação dos atuais terceirizados, obviamente, a partir de então através de concurso público

para novas contratações.

Mas, para além dessa demanda histórica, como mínimo a gente reivindica condições igualitárias de trabalho, de salário e que passa, neste caso em particular também, pelas condições igualitárias de acesso ao campus através da gratuidade também no transporte interno.

A retirada das catracas seria um passo para isso, imagino eu. Sei que tem esse conflito com o sindicato dos condutores que a gente pode tentar fazer uma discussão. Eu entendo o critério que eles utilizam, mas entendo que se há compromisso de garantir o serviço do que hoje seria o dos cobradores, assessores internos no ônibus, eu acho que a gente poderia avançar nesse sentido. Também queria fazer esse destaque.

Acho que tem toda uma questão de fundo, como a Michele já lembrou, que é a concepção do campus como parte integrante da Cidade e a sua ligação com a Cidade e a comunidade interna. Infelizmente, até agora, nos últimos tempos, a única integração com a comunidade externa, vamos dizer assim, que a USP tem tido é trazendo a Polícia Militar para cá, ou seja, o resto da sociedade e do entorno... Nem sei como chama lá o Boat Show quando traz a comunidade externa e tal. Essa tem sido a tônica dos últimos anos.

Eu sei que há uma disposição, pelo menos, de discutir o tema na nova gestão, eu acho importante a gente superar também essa concepção do campus como algo fechado, quando muito pode ser usado só para interesses privados.

É o que eu tinha de destacar de imediato.

Mais uma vez agradeço pelo convite, espero que possamos manter um diálogo frutífero, dentro do espírito do que a Michele colocou.

É importante lembrar que, infelizmente, a maioria das políticas da universidade não são discutidas de forma democrática, em alguns casos, sequer pelos colegiados, mesmo quando o são, os colegiados têm uma composição extremamente antidemocrática. A partir do Conselho Universitário nós, por exemplo, funcionários temos direito a três representantes num universo de 120 membros. É uma representação ínfima. Essas questões nem sempre são discutidas de forma ampla. É importante que a gente também avance nesse sentido.

É isso.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada. Agora vamos partir para os inscritos presentes. Em seguida, retomaremos para a mesa responder as questões, fazer o diálogo e as considerações finais.

Convido a primeira inscrita a Simony, representando a Travessia Coletivo Sindical.

A SRA. SIMONY DOS ANJOS – Bom dia a todas, todos e todes. Em primeiro lugar quero saudar a comunidade LGBTQI+ do campus, comunidade essa que, muitas vezes, sofre violência dentro dos circulares, que eu já presenciei, inclusive, por uma questão de comportamento cultural da nossa comunidade universitária. Por isso, quero registrar esse cumprimento à comunidade LGBTQI+ da USP.

Também vou reforçar o que a Michele e o Reinaldo disseram, que me representaram muito, inclusive, enquanto trabalhadora da USP há 12 anos. Destaco o que creio ser o mais importante para a categoria de trabalhadores da universidade que a terceirização e a precarização da USP como um todo.

Em 2014, o Zago entregou os nossos circulares para a SP Trans, nas mãos da Viação Gato Preto. Essa mudança na forma de circular dentro do campus afetou muito a comunidade, ou seja, afetou os vínculos entre quem transporta e é transportado. Quem não lembra dos nossos antigos condutores e da forma como éramos bem recebidos. Nós falávamos bom dia, fazíamos o café da manhã de aniversário dentro dos circulares. Tem a ver com toda uma forma de comunicação dentro dos circulares que hoje não é mais possível, pela lógica do capitalismo, pelos tempos que esses trabalhadores dos circulares levam com todas as pressões da SP Trans.

Inclusive, creio que poucas pessoas sabem, um dos fiscais do Portão 3, que trabalha para a SP Trans, é um exímio compositor de samba. Mas esses trabalhadores sequer têm tempo de conversar conosco. Eu já pude ouvi-lo cantar. Isso já não acontecia quando eles eram trabalhadores da USP, com melhores condições de trabalho como disse o Reinaldo.

Quero chamar a atenção, neste espaço tão raro de audiência pública, onde a comunidade da USP pode se manifestar, que a lógica da terceirização que tem alcançado os

circulares, não está apenas na entrega dos circulares para a iniciativa privada, como a gente tem visto pela bagatela de 15 milhões. Isso tem avançado nos bandejões que têm sido vítimas das terceirizações, a qualidade da comida tem caído. Como estamos falando de permanência estudantil, como bem a Malu disse, como nós temos representantes dos coletivos dos estudantes aqui, a gente também fala da qualidade da alimentação dentro do campus.

Estamos vendo, recentemente, o avanço da terceirização no Centrinho em Bauru, que é hospital referência da Universidade de São Paulo, que também está sendo colocado em xeque por conta da lógica de terceirização que desde a gestão Rodas tem entrado na universidade de maneira bastante severa.

Quero também reivindicar, enquanto trabalhadora da universidade, mais concursos públicos como disse o Reinaldo. Será que com essa bagatela de 15 milhões, por ano, a gente não conseguiria contratar condutores e motoristas?

Quero saudar os motoristas e condutores da prefeitura do campus que estiveram recentemente paralisados por péssimas condições de trabalho, por assédio moral.

Então a gente está discutindo algo muito mais amplo, discutimos a condição da classe trabalhadora dentro da Universidade de São Paulo. Toda esta discussão gira em torno das condições de trabalho.

Por fim, como estudante de pós-graduação, faço doutorado em Antropologia, quero dizer que a comunidade externa está sendo cerceada de acessar os museus, as atividades de extensão, assim como toda qualidade educacional e cultural que é para além do vestibular. A gente está numa lógica de fechamento da universidade para quem passa na Fuvest. Isso vai contra o que uma universidade pública deva apresentar para a sua comunidade.

A qualidade da USP é a de apresentar o que nós aprendemos dentro da sala e o que produzimos na pesquisa na extensão universitária.

Tenho dois filhos que pagam passagem mais o meu marido, se nós quatro formos andar pelo campus e precisarmos pegar quatro vezes o circular, quanto será que vai custar uma visita ao campus que eu queira passar pelo museu, pelo MAH, que depois eu queira passar pelo

Museu do ICB e depois encerrar o dia no CPEUSP para ver meus filhos brincarem no parque do CPEUSP? Quanto eu vou gastar de passagem ou quantas horas do meu dia vou gastar andando pelo campus se eu quiser desfrutar da Universidade de São Paulo com a minha família?

Quero agradecer a iniciativa da Bancada Feminista em dar oportunidade de a gente colocar muito mais do que números, muito mais do que 13 mil pessoas que trabalham concursadas na universidade e não sei quantas mil que trabalham terceirizadas, nós somos pessoas que devem ter acesso à universidade com qualidade. Não somente bater o ponto e pagar passagem para poder circular.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada, Simony.

Gostaria de chamar agora a Bárbara Carneiro, representante do Grêmio Estudantil da FAU. Já agradecer por podermos desfrutar do auditório onde você estuda.

A SRA. BÁRBARA CARNEIRO SERVIDONE – Bom dia.

Primeiro quero agradecer não só pela oportunidade de usar o espaço da universidade e da faculdade do prédio onde eu e nossos outros colegas estudamos.

Começo agradecendo à Bancada Feminista e também à Malu, do Comitê de Mobilidade, pela articulação para que esta audiência pública fosse realizada, assim como pelo convite de todas as entidades para que possamos fazer fala.

Realmente, é muito importante que tenhamos esta oportunidade como estudantes da universidade para participar de debates públicos e decidir as coisas que acontecem na universidade. Falando pessoalmente como aluna de arquitetura e urbanismo é importante tocar no ponto da mobilidade, um assunto tão amplo que estudamos no curso durante os cinco ou seis anos de graduação, dentro da FAU, assim como ter a oportunidade de ver as discussões que são oferecidas no curso serem colocadas em plano de discussão.

Reiterando a fala da Michele e do Reinaldo que foram muito contemplativas, principalmente na condição de tratamento dos alunos periféricos que acessam a USP e que dependem não só dos circulares, mas também das linhas de ônibus que passam pela USP.

Dando um exemplo das linhas que saem do Terminal Santana, do Lapa, do Barra Funda, enfim, de todos os terminais que estão inseridos não só da cidade de São Paulo, mas também da Região Metropolitana, dos alunos que acessam a faculdade por essas linhas.

Esses ônibus atualmente demoram muito para sair e chegar à universidade, é coisa de 40 minutos de espera entre a partida de um ônibus e outro, afetando muito a condição de chegada desses alunos. Geralmente, são alunos oriundos de escola pública, negros, indígenas que acessaram a universidade por políticas de afirmação, por políticas de quotas. É como se a gente ultrapassasse essa primeira barreira que é a do vestibular, mas a distância que se encontra para o acesso ao campus, a dificuldade pela qualidade do modal de ônibus, é uma segunda barreira para esses alunos.

Demorar mais de duas horas, às vezes, para poder chegar à universidade acaba desmotivando, não só pela distância, mas também pelo cansaço. Quando se leva duas horas para chegar, somar mais quatro ou cinco horas de aulas, ainda mais duas horas para voltar, se reflete de forma negativa principalmente nos alunos que estudam no período noturno. Quando saem do campus há real condição de falta de segurança, não só dentro do campus, mas também ao chegar nos outros terminais perto de suas casas, nas periferias. Às vezes é tarde demais e podem perder o último ônibus ou trem, pondo em risco o acesso à universidade.

Creio que a distância como barreira para os alunos que moram longe também acaba caindo na questão da permanência do auxílio aluguel, oferecido pela USP, que hoje não é o suficiente. O valor, salvo engano, é de R\$ 400,00 ou R\$ 500,00, não abarca nem um terço do valor que é ofertado na região da USP. Esses alunos não têm escolha de vir morar perto (Falha na transmissão) acabam tendo de ir morar com essa distância.

Enfim, para finalizar, dou apoio à fala da Simony quando ela afirma a necessidade de novos concursos para trabalhadores dentro da USP, é realmente muito importante.

Encerro agradecendo pelo espaço e pela oportunidade de fala.

Muito obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada, Bárbara.

Quero chamar, agora, então, a Sra. Letícia Lé, que é do Núcleo de Consciência Negra da USP. (Pausa) Ela foi ao banheiro. Então, eu vou chamar o próximo, que é o Sr. Gustavo Kanazawa, que é do Centro Acadêmico Prof. Paulo Freire. Acho que é o Centro Acadêmico da Faculdade de Educação.

O SR. GUSTAVO MASSARU KANAZAWA – Bom dia.

Quero, primeiramente, saudar este espaço. Acho que é muito bom que estejamos, no retorno presencial, tendo esse debate dentro da universidade. Acho que cada vez mais seria importante que tivéssemos esse tipo de iniciativa, esses espaços, para podermos colocar as pautas dos estudantes em voga para o Poder Público. É de extrema importância. Encaramos o transporte público como algo central para a permanência dos estudantes.

Eu sou representante do CAPPF, Centro Acadêmico Prof. Paulo Freire, que é da Faculdade de Educação. É a faculdade que fica mais próxima do Portão 1. Portanto, nos horários de saída, é a faculdade que encara as piores condições, porque os ônibus geralmente chegam cheios. Eu sou estudante do noturno e já cansei de presenciar colegas meus tendo de esperar dois ou três ônibus, para conseguir entrar em um, chegar ao metrô e voltar para casa, sendo que o horário de saída é entre as 22h e as 22h30min.

Isso prejudica principalmente quem já tem condições de transporte precárias, quem mora na periferia, as pessoas que têm família. Muitos estudantes saem daqui com os filhos e é muito difícil pegar o transporte entre as 22h e as 23h, o que também é totalmente contraditório com a situação sanitária que vivemos. A maior parte dos estudantes da FEUSP também é trabalhadora. Na maior parte das vezes, já está em sua segunda ou terceira jornada de trabalho, porque é assim que a educação é tratada no Brasil.

É um prejuízo e isso acarreta uma série de consequências para a educação em si, para a educação desses estudantes, que chegam em uma condição pior, de cansaço, e que muitas vezes pesam se virão ou não para a faculdade, porque já colocam na conta do seu horário apertado mais 40 minutos ou uma hora para entrar no circular ou para sair. Então, encaramos que é uma necessidade muito grande se repensar como se faz esse transporte e a segurança

do *campus*.

É um instituto que vai além das licenciaturas, mas o curso da pedagogia é majoritariamente feminino e é muito complicado, também, pensarmos: “Ah, é o mais perto do P1.” Daria para chegar andando ao metrô? Daria. São 20 minutos. Porém, as condições de segurança não permitem isso. Inclusive, não recomendamos para as pessoas do noturno que vão da universidade para o metrô andando, apesar de ser um percurso possível, porque é vazio. Não tem condições de segurança. Não tem iluminação.

Acho que fui muito contemplado pela fala da companheira do Sintusp. Esqueci seu nome. Desculpe. É muito necessário que tenhamos contratações e que tenhamos infraestrutura própria da universidade, também, para garantir a segurança dentro do *campus* e para garantir que esse transporte seja feito, de fato, de uma forma que as pessoas possam confiar na segurança. Acho que muitas vezes a Guarda Universitária não é suficiente para situações que acabam ocorrendo. Acho que acompanhamos, também, no começo do semestre, nessa volta presencial, uma série de assédios e uma série de casos de violência dentro do *campus*, que são coisas que precisam ser evitadas e precisam de uma política específica para isso.

Acreditamos que a universidade tem de ser plural. Tem de ser democrática. As vozes dos trabalhadores e das trabalhadoras têm de ser ouvidas. Essas pessoas têm de estar presentes. Temos de garantir a permanência dessas pessoas e o transporte e a segurança pública são fundamentais para isso.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada. Quero chamar, então, a próxima, que é a Sra. Letícia Lé, representando o Núcleo de Consciência Negra da USP. Estamos contando mais ou menos os três minutos de fala, para que possamos ouvir todas as pessoas e também para poder retornar para a Mesa. Então, eu peço que se atentem à questão dos três minutos. Obrigada. Tem a palavra a Sra. Letícia Lé.

A SRA. LETÍCIA LÉ – Bom dia a todos, a todas e a todes.

Meu nome é Letícia Lé. Eu sou estudante da Faculdade de Direito, lá, do Largo de São Francisco. Também sou representante discente no Conselho Universitário da USP e sou

Coordenadora no Núcleo de Consciência Negra. Faço parte da primeira turma de cotistas, que adentrou a universidade em 2018.

Com a implementação das cotas étnico-raciais, vimos, no período dos últimos quatro ou cinco anos, uma mudança no perfil da universidade. Então, graças às cotas, temos hoje uma universidade que é mais plural e mais democrática. Entretanto, o que vemos é que essa mudança no perfil não foi acompanhada de uma mudança que deveria ter acontecido nas políticas de permanência, que deveriam ter sido consequentes para esse acontecimento que tivemos na USP. Pensar o tema que estamos discutindo hoje, o tema da mobilidade urbana, o tema do acesso à universidade, é pensar justamente a questão da permanência.

Recentemente, eu estive em uma sessão, a última sessão do Conselho Universitário, em que a Reitoria anunciou que houve um superávit orçamentário bilionário. Pensar a alocação desses recursos não pode vir deslocado de uma discussão que vá pensar justamente o tema da permanência para os estudantes, para os servidores, para os docentes, que precisam dessas políticas de acesso à universidade, políticas de permanência, para viver nesse espaço.

Outra questão que já foi colocada por muitas pessoas, aqui, e eu faço questão de reforçar é que a USP não está isolada do resto da cidade de São Paulo. Precisamos pensar, também, o direito à cidade de milhares de cidadãos paulistanos, que podem e devem adentrar este espaço. Devem conhecer os espaços que temos, aqui dentro, participando de eventos, conhecendo os museus que temos.

Por isso, queremos saudar essa iniciativa, como Núcleo de Consciência Negra, e reivindicar a necessidade não só de mais circulares dentro da USP, mas também que eles sejam feitos em conexão com os demais *campi* desta universidade. Por exemplo, não existe um circular que aceite o BUSP e faça uma conexão da Faculdade de Direito com a Cidade Universitária, o que impede que muitas pessoas, por exemplo, da Faculdade de Direito, peguem matérias optativas nas faculdades deste *campus*.

Além disso, pedimos que a Reitoria passe a olhar para a possibilidade de revisar esse orçamento, esse contrato, para que a Prefeitura do *campus* tenha condição de avançar na

solução dessas questões que foram colocadas aqui hoje.

Por fim, quero também pedir que haja o fornecimento de dados acerca dos ônibus de linha, tais como: quantas pessoas pegam esses ônibus por dia; quantas dessas pessoas que acessam são de cotas de estudantes; onde mais desembarcam esses estudantes, nesses ônibus de linha.

É isso. Muito obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada, Letícia.

Quero chamar, então, agora, o Sr. Caique Sanches Bodine, do Centro Acadêmico Guimarães Rosa, que é o Centro Acadêmico das Relações Internacionais. Tem três minutos.

O SR. CAIQUE SANCHES BODINE – Perfeito. Primeiramente, um bom dia a todas, a todos e a todes. Quero agradecer pelo espaço. Agradeço à Bancada Feminista e a todas as entidades que estão promovendo este espaço, que é um espaço raro, da universidade.

Eu quero começar minha fala trazendo exatamente o ponto que a Sra. Prefeita comentou, bem em seguida da fala da nossa colega Malu. Temos diversos acordos em vários pontos trazidos pela senhora, mas acho que é importante comentar que, quando nós fomos para a mudança do perfil da universidade, nós não comentamos apenas sobre o que ocorre nos últimos anos da pandemia e daqui em diante, mas sim toda uma reestruturação de um projeto de Brasil, que acontece, basicamente, desde 1988, em que temos uma alteração da lógica de qual é o acesso no ensino superior, quais são as pessoas que o frequentam e para quem ele é direcionado.

A USP, como sempre, teve um atraso muito grande, como é demonstrado pelo ano tardio em que se implementam essas cotas. Muito disso vem da forma como a estruturação da dinâmica de poder ocorre dentro da faculdade. Para aqueles membros que são externos da USP ou até mesmo não acompanham com muito afinco, boa parte das decisões são tomadas por colegiados. Esses colegiados têm uma representação baixíssima. Chega a menos de 2% ou 3%, em alguns casos, de alunos e funcionários, como foi bem trazido pelo nosso colega do Sintusp.

Entendemos que essa discussão sobre circulares é uma discussão, também, sobre

um projeto de universidade. A nossa colega do GEFAU bem comentou sobre pessoas que moram longe e têm de fazer parte do período noturno. Muitas vezes, não podem assistir aula até o final, porque, senão, não conseguem fazer uma baldeação. Não conseguem pegar o circular para chegar a tempo nas suas casas, porque têm de pegar a linha vermelha e ir até a Luz.

Então, acreditamos que é urgente o debate do circular, assim como são urgentes outros debates que estão acontecendo hoje, como o dos bandejões e o do CRUSP, que se encontra extremamente precarizado, mas acho que não podemos pensar sobre isso sem refletir sobre o projeto de universidade, para quem essa universidade é feita. Quem deseja frequentar esse espaço? Onde estão os terceirizados, nessa dinâmica? Onde estão os moradores do São Remo, por exemplo? Muitas vezes, o único acesso ao metrô é o circular e, em partes, foi um debate que ocorreu, quando houve a troca do sistema de entrada.

Por fim, para fechar minha fala, quero trazer quatro perguntas que são muito ouvidas, aproveitando este espaço em que temos uma livre manifestação dos estudantes, o que, como falei, é raro. Quero trazer quatro perguntas que são muito trazidas em assembleias pelo corpo estudantil.

A primeira é o que motivou o redesenho das linhas para se criar uma parada no P3, no Portão 3 da USP, e se há dados estatísticos ou qualquer tipo de informação que prove que essa alteração foi relevante, benéfica ou não, para a lógica dos ônibus.

Em segundo lugar, é se há algum plano da Prefeitura de São Paulo para aumentar as linhas de fora da USP que passem por aqui. Por exemplo, aos fins de semana, temos uma dificuldade muito grande de acessar o *campus*. Então, gostaríamos de saber se há algum projeto para que haja mais ônibus que passem na região e possam passar ou parar dentro do *campus* da USP.

Em terceiro lugar, os estudantes também questionam se há a possibilidade de usar o BUSP em outros ônibus que passem dentro da USP, tanto para transporte interno, como, por exemplo, aos fins de semana, para poder fazer o círculo, como foi muito bem trazido na primeira fala, de museus e de espaços de lazer, como também para poder fazer até mesmo o

deslocamento para bandeirão e o deslocamento diário.

Por último, os estudantes também sempre questionam sobre qual é o projeto que a USP e a Prefeitura trazem para esses terceirizados, estudantes de cursinhos populares e até mesmo pessoas que desejem fazer o círculo de lazer dentro da universidade e não têm acesso.

Muito obrigado. Novamente, agradeço pelo espaço.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada, Sr. Caique. Agora, eu vou chamar o Sr. Elvander, que é do Amorcrusp.

Vamos encerrar as inscrições agora. Está bem? Há uma última inscrição, que foi feita agora. É para podermos ter tempo de ouvir todos os inscritos e também para retornar para a Mesa.

Então, tem a palavra o Sr. Elvander, por três minutos.

O SR. ELVANDER DOS SANTOS PEDRO QUARESMA – Está bom. Muito bom dia a todos. Antes de mais, quero agradecer pela oportunidade e também por esta audiência, que, para nós, moradores do CRUSP, é muito relevante para toda a comunidade USP.

Eu vou tentar ser o mais resumido possível, atendendo o tempo. O que eu vou trazer é com relação, realmente, ao aporte do passe livre, que hoje os moradores não têm. A questão que se põe é: por que é que as pessoas mais beneficiadas do *campus*, nesse caso, os moradores do CRUSP, tiveram essa cota, uma vez que nós precisamos ir ao médico, ao mercado, sair ao Centro? Não sei. Eu acho que deveria haver uma justificativa muito lógica. Enfim, essa questão tem perturbado muito os moradores. De certa forma, nós sabemos que isso acaba impactando no seu sucesso acadêmico e psicológico.

Eu vou trazer algumas demandas que os moradores destacaram. Há um ônibus, que é o 8032. Quando ele passa, ele não passa pelo CRUSP, vindo do metrô. Por que é que ele não para no CRUSP? Ele faz um corte, ali, pela Cultura Japonesa, e não passa pelo CRUSP. Eu acho que deveria passar no CRUSP.

Nós sabemos que, há um tempo, acho que em 2014, esta demanda já foi trazida aqui. O ônibus era liberado. Ou seja, era entrada livre. Hoje, nós sabemos que, por questões da

necessidade – que também não entendemos muito bem e, inclusive, o Reinaldo já destacou –, nós temos um maior número de terceirizados, hoje, comparativamente com tempos atrás. Nós temos mais pessoas com necessidades. A inclusão social aumentou no *campus* e por que é que não haveria uma política, nesse caso, de incluir parte desse pessoal que não tem acesso a ônibus, para que eles pudessem se beneficiar disso?

Eu acho que, se existe uma política dentro do *campus*, só reforçando a palavra da Prefeita do *campus*, tem de passar pela política do *campus*. O *campus* precisa interferir em toda a política que é feita pela SPTrans. Ela quer uma política, mas tem de ser realizada pela Prefeita do *campus*. Nós somos usuários. Então, nós precisamos ter a nossa participação.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada. Quero chamar, agora, o Sr. Davi Barbosa, representando a gestão eleita do DCE.

O SR. DAVI BARBOSA BONFIM – Bom dia a todos. Eu sou Davi. Faço parte do movimento Juntos! e também sou parte da gestão eleita do DCE Livre da USP, que é o nosso Diretório Central dos Estudantes, que toma posse agora, no domingo, dia 3 de julho, com a gestão “É tudo pra ontem”.

Quero saudar a Bancada Feminista, a Prefeita do *campus*, Raquel, e toda a Mesa, também, por esta audiência. Acho que é um tema muito fundamental, porque, nesse retorno presencial, os circulares foram um dos grandes problemas que os alunos enfrentaram, junto, por exemplo, ao bandejão, às filas de esperas no bandejão, às próprias questões sanitárias e às perspectivas de segurança sanitária nesse retorno.

Acho que fica o questionamento, também, para a própria SPTrans e para a própria Prefeitura: se se manteve a demanda de uso de 2019 até hoje, por que é que vimos e sentimos uma piora nos serviços? Se se manteve a quantidade de ônibus, por que é que hoje, no retorno presencial, os estudantes têm como principal reclamação os circulares? Há algum gargalo que está fazendo com que isso aconteça e que ainda não foi devidamente identificado ou colocado para debate público.

A Prof. Raquel coloca que a implementação de cotas não afetou diretamente o uso da demanda. Eu acho que, para além do uso, há outro debate. Os circulares, quando atrasam, quando estão superlotados, em um cenário de uma universidade que é mais popular, mais negra, quando o estudante demora mais para sair da USP, por exemplo, ele demora mais para chegar em casa. Hoje, na USP, há muito mais estudantes que moram mais longe da universidade do que mais perto, como era há alguns anos. O circular que demora para sair, às 22h, de dentro do *campus* da universidade vai afetar toda a condução desse estudante até ele chegar à sua casa, que, muitas vezes, como falou a Michele, é no extremo da zona Sul ou da zona Leste, e tudo mais. Então, é preciso incorporar que o problema dos circulares afeta os estudantes como um todo e hoje os estudantes são mais pobres. São trabalhadores. São estudantes negros e negras, que precisam de um serviço de qualidade.

Além disso, há outros temas importantes. A retirada das catracas hoje ia ser um avanço imenso, não só para a gente conseguir diminuir o tempo de embarque, mas também por que - se a USP paga por esse serviço e a maioria das pessoas que pegam o transporte são estudantes da USP - é preciso haver um controle com catracas, para acessar os ônibus que a USP já paga na sua maioria? Isso é muito importante. Além disso, falo em se garantir, por exemplo, trabalhadores terceirizados e pessoas que vêm para dentro do *campi*, sem terem que pagar mais por isso.

Há outro tema importante. Como o Elvander já colocou aqui, os estudantes que moram dentro da universidade hoje não têm direito ao bilhete único, a gratuidade ao bilhete único; ou seja, eles são duplamente também punidos, entre aspas, não só como com uma moradia precária, mas também sem a possibilidade de usar o restante dos *campi* da própria Cidade.

Por isso, a Sra. Letícia trouxe aqui que a gente está num *campi* onde há quatro instituições, e a gente faz matérias em outros lugares e tudo mais. Então, no debate de direito à Cidade, de a gente conseguir também acessar os outros espaços, já chegaram para a nossa gestão as demandas de um circular da São Francisco para a Cidade Universitário e do *campus*

de Pinheiros da Saúde também para a Cidade Universitária.

E aí, podemos pensar melhor sobre um circular ou alguma outra coisa. Como a gente vai ligar esses *campi*, que são tão distantes fisicamente, para que os estudantes possam também usufruir deles de forma completa, com direito que eles têm? É isso.

Muito obrigado e o DCE está aí à disposição, para a gente construir junto do comitê e da Bancada Feminista também.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada.

Tem a palavra o Sr. Francisco Napolitano Viotto, representando o CAELL USP, Centro Acadêmico da Faculdade de Letras.

O SR. FRANCISCO NAPOLITANO VIOTTO – Obrigada. Queria começar também cumprimentando aí a Bancada Feminista pela iniciativa e todos os demais presentes na mesa e no auditório.

Vários pontos que eu ia falar foram ressaltados aqui já, mas queria trazer um que não foi, que é muito importante, aproveitando a presença da Sra. Prefeita do *campus*, em relação à linha que liga São Bernardo do Campo à USP, que é uma linha da EMTU, que já foi inclusive pauta de uma manifestação nossa na frente da reitoria, de um problema que os estudantes do ABC têm enfrentado. Apesar de a linha ter retornado - havia sido paralisado na pandemia - ainda se enfrenta uma série de dificuldades por parte desses estudantes, na questão da quantidade de horários. São horários muito reduzidos, que dificultam muito e torna a vida desses estudantes muito mais difícil; e, como já foi falado aqui, o tema do transporte é um tema de permanência estudantil, principalmente para quem mora longe, e os estudantes do ABC são uma parte significativa desses estudantes.

Como foi colocado aí, fica claro quando a gente vê a questão da terceirização, em vários setores da universidade, de privatização por dentro, uma série de problemas e de pioras que a gente tem enfrentado aqui, na universidade; e a questão do transporte é parte disso, como foi colocado pelo Sintusp.

Então, primeiro, a gente vê, na verdade, que há uma contradição entre o interesse

dos estudantes, de haver um serviço de transporte de qualidade e que atenda a eles com a rapidez necessária, para que se possa chegar em casa e no trabalho, com a questão de que é lucrativo para essas empresas que hoje geram as linhas do transporte na universidade e que há uma aglomeração muito grande, elas ganham por passageiro. Então, está bem claro isso para a gente. Há um conflito entre o nosso interesse, de haver um transporte de qualidade e o lucro desses empresários.

Então, seria muito importante isso que foi colocado ali, como uma proposta de retirada das catracas. Seria fundamental, porque a gente tem que ter acesso ao *campus* garantido, e não achamos aí que a universidade tem que estar submetida à lógica do lucro no transporte. Seria muito importante também que se pensasse na questão dos circulares aos finais de semana. É muito comum a gente ter que esperar, às vezes, por quase meia hora nos pontos aqui da universidade e, para além dos dias de estudo, a gente tem uma série de atividades que podem ser realizadas aqui no final de semana, não só pelos estudantes, mas pela comunidade universitária e também do entorno da universidade, que seria muito importante de se garantir o acesso ao *campus*.

Foi levantada essa questão dos estudantes do Crusp. Seria fundamental se garantir o direito deles também de meia passagem. É um absurdo que eles não tenham esse direito, até porque o cálculo que é feito pela SPTrans - da distância que o estudante mora da faculdade - se a gente for ver, esses estudantes do Crusp realmente são os que moram mais longe das suas casas e estão no *campus* justamente por conta disso. Então, é fundamental se garantir o direito deles.

A questão dos estudantes do noturno principalmente também foi colocada aí, em relação aos problemas que há no *campus*, que, muitas vezes, pela demora, os estudantes têm ido a pé, e a gente tem tido aí relatos de alguns eventos muito complicados de assédio e de assaltos no *campus*. Então, também é parte do problema que a gente enfrenta nessas esferas. Falo sobre termos uma solução sobre essa questão do transporte.

Então, queria aí deixar esse apelo, para que a gente continue conversando aí com

todas as entidades que estão presentes também, dos estudantes, professores, funcionários e da universidade em relação a essa proposta de retirada das catracas. Seria algo fundamental. Falo também sobre esse apelo em relação à linha que atende aos estudantes de São Bernardo do Campo e do ABC. Seria fundamental haver uma solução aí. É uma reivindicação que tem sido feita por vários deles, desde que começaram as aulas no começo do ano. É isso.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada.

Tem a palavra o Sr. Vítor Craveiro Fusco, representante do Centro Acadêmico de Biologia.

O SR. VITOR CRAVEIRO FUSCO – Bom dia, pessoal. Bom dia a todo mundo presente aqui na audiência. Primeiro eu queria começar dizendo que recentemente houve a greve dos motoristas e condutores aqui na cidade de São Paulo. É uma greve importantíssima, por melhores condições de salário principalmente, tendo em vista toda a piora das condições de trabalho e de vida também, com a inflação e tudo mais, que a gente tem vivido no Brasil nos últimos anos. Portanto, é um projeto político que vem sendo implementando, e também é uma luta que vai de encontro ao que a gente está discutindo aqui, que é uma luta por uma melhora das condições de transporte público na Cidade, para um transporte público, de fato, gratuito e de qualidade mesmo, que atenda às necessidades de toda população e não aos interesses aí das empresas, como já foi colocado.

Muitas coisas já foram ditas. A gente concorda e corrobora com relação à questão da permanência e a questão dos trabalhadores aqui da USP, principalmente os terceirizados. Há a questão do Crusp também. São várias questões importantíssimas que foram colocadas, e eu não queria chover muito no molhada, em ficar repetindo.

Queria só reforçar algumas coisas, como a questão também de haver mais informações sobre as linhas circulares e as outras linhas também. Enfim, é importante dizer que o BUSP também poderia ser usado em outras linhas. Isso já foi colocado.

Eu queria estar dizendo outra esfera de debate também, que é uma coisa que

permeia um pouco para além da lógica do transporte na cidade de São Paulo. Não é no Brasil como um todo. Ela está voltada aos interesses dessas empresas privadas, que têm tomado conta, por concessão. É também uma lógica individualista, que privilegia o carro por exemplo. Então, recentemente, durante a pandemia, a gente viu que foram feitas várias vagas ali na Lineu, por exemplo, para mais carros.

Então, há todo um debate sobre a questão do acesso de pessoas quotistas, pessoas pretas e periféricas na USP. Podem dizer que isso não afeta, mas afeta, porque elas não vão poder ter carro para vir à USP na hora em que quiserem.

Num debate, a gente precisava ter colocado em se aumentar o número de ônibus, de fato, prezando pela qualidade do transporte, e é uma questão que está toda associada, inclusive com o debate ambiental que a gente tem colocado para o mundo hoje, sobre a questão das mudanças climáticas. A gente sabe que o transporte, os carros são os principais emissores de gases do efeito estufa, um dos principais causadores das mudanças climáticas que a gente tem vivido no mundo hoje. Tenho colocado isso pela lógica do mundo capitalista, que tem posto isso para a gente e tem colocado, de fato, uma questão que, a curto prazo, toda a civilização, toda a humanidade, quiçá boa parte da vida na terra está ameaçada de extinção.

Então, é uma coisa que a USP tem que colocar esse debate. Tem que se colocar também como ponte de lança para uma mudança qualitativa nesse sentido no País.

Concluindo, são várias coisas que foram levantadas e vão exigir um debate mais aprofundado. Há algumas coisas que já podem começar a ser feitas, para se modificar um pouco a situação atual que a gente tem vivido.

Por exemplo, eu sou usuário da linha 7725. Ela está com três carros agora. Antes da pandemia, havia seis. Eu não sei qual é a situação das outras linhas. Preciso de mais informação. Então, que, pelo menos, se volte ao número de carros que havia antes da pandemia. É isso.

O número de usuários não diminuiu. Pelo contrário, provavelmente aumentou, por conta das condições de vida que a gente tem vivido e tudo mais.

Então, que aumentam o número de carros para todas as linhas, pelo menos, pela

que existia antes e que haja também uma melhora da qualidade dos carros, porque, na semana passada mesma, quebrou-se um ônibus da linha. Então, o ônibus que a gente fica, por uma hora, esperando no ponto, levou duas horas. Então, o estudante que sai do trabalho e que vai vir para cá chega atrasado em uma aula perde uma prova. Como é que fica? Então, é um pouco isso o que a gente tem que colocar, que são coisas que já podem ser feitas imediatamente, para começar a dar vasão e melhorar um pouco a qualidade do transporte.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada.

Tem a palavra o Sr. Vitor Vinicius Portes, aluno da FAU.

O SR. VITOR VINICIUS PORTES – Oi, gente, tudo bem? Eu queria começar primeiro falando dos circulares que não são mais circulares. Os circulares um e dois deixaram de ser circulares, o que prejudicou bastante as pessoas que usavam circular no contrafluxo. Uma das formas de se fugir do circular superlotado era, nos horas de pico, pegar no contrafluxo e dar a volta completa. Você fica mais quinze minutos dentro do ônibus, mas tem, pelo menos, a chance de sentar e de respirar. E eles deixaram de ser circulares. Não sei por qual motivo. Isso não foi informado para os estudantes. Depois que as aulas voltaram, já estava assim. Isso prejudicou muita gente. O circular expresso, que é o três, nem sempre atende a todas as pessoas.

Uma coisa que me inquieta mais ainda nessa questão dos circulares é a forma como a gente enxerga, como se São Paulo acabasse no bairro do Butantã. A USP é uma cidade. Ela é grande. É dez vezes maior do que a cidade onde os meus pais vieram. É muito grande. E a gente trata como se a única porta de entrada fosse o bairro do Butantã e o portão um.

E não funciona assim. São Paulo não acaba no portão da USP. Por que a gente não usa os outros portões, como P2 e P3, para entrada de circulares que venham de outros lugares, que não seja o terminal Butantã? Por que não existem ônibus circulares que saem da estação Cidade Universitária e as pessoas não tenham que atravessar a ponte a pé, para poder pegar o circular dentro da USP? Por que não existem ônibus circulares que saem do terminal Pinheiros, que saiam do terminal Amador Bueno e agora que saem do terminal Vila Sônia, para desafogar

o terminal Butantã? Falo isso porque existe um fluxo enorme de pessoas que vão para ali que não precisavam ir para lá. Pessoas fazem baldeação na estação Pinheiros para pegar o circular no terminal Butantã, porque é impossível atravessarem a ponte. Vocês já atravessaram a ponte à noite? Já atravessaram a ponte em dia de chuva? Não há como. A conexão existe, mas ela não funciona.

As pessoas que moram, ao longo da Avenida Corifeu - no bairro Vila Indiana, no Jardim Rizzo, na Vila Gomes e tudo mais - têm o portão da Vila Indiana, na entrada do mercadinho. Vocês já tentaram usar esses portões à noite? Eles são inviáveis. Dá há se chegar lá. Você consegue pegar o circular andando um pouquinho, mas não há como. Não é uma situação segura para você atravessar. Então, por que não existe um circular saindo do terminal Butantã, que passe pela Vital Brasil, suba a Corifeu e entre pelo portão 3? Por que não existe um circular que passe pela Corifeu, entre na Avenida Escola Politécnica e entre pelo portão 2? Por que não existe um circular que saia do Rio Pequeno e entre pelo portão 2? Por que todas essas pessoas têm que se aglomerar em uma plataforma? Agora voltaram a ser duas, mas estava sendo uma plataforma para milhares, milhares e milhares de estudantes, para pegar três ônibus abarrotados.

Então, a minha reflexão é a respeito disso. Eu sinto que a gente está tentando, o tempo todo, melhorar uma coisa que a gente tem, mas é precária. A gente tenta puxar aqui e descobre do outro lado. Por que a gente não pensa numa tentativa de ver o que a gente precisa e refazer? Porque, por mais que a gente tente melhorar esses circulares, eles são ineficientes. Eles podem se tornar um pouco melhores, mas eles não vão dar conta da demanda que existe, e a USP está mudando. Já se falou bastante sobre isso hoje, e essas demandas vão só aumentar.

Foi permitido que muitas pessoas de fora de São Paulo viessem para cá estudar aqui, e essas pessoas vêm morar perto da universidade. A gente não pode focar tudo só no terminal Butantã. É ilógico. Não se vai dar conta. Então, a minha sugestão é essa.

E se a gente pensasse, em vez melhorar isso que já tem, em novas soluções? É isso.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sílvia da Bancada Feminista) – Obrigada.

Tem a palavra o Sr. Felipe Gomes de Almeida, aluno da FF Leste.

O SR. FELIPE GOMES DE ALMEIDA – Bom dia. Quero agradecer pela oportunidade da audiência pública. Eu queria retomar alguns temas e afirmar outros também. Por exemplo, falo da conexão da universidade com a estação Cidade Universitária. Falo, por exemplo, da situação Biólogo Jaguaré.

Eu utilizo, toda vez, à noite, na volta à ponte Cidade Universitária e no trecho. Para chegar à ponte falta iluminação. Não é a melhor calçada que temos para acessar. É um problema. Eu sei que todas as estações da linha 9 têm problema com conexão com o lado oeste do reiterno, mas, a gente poderia buscar uma solução para esse problema. A gente também divide a calçada com os ciclistas. Quando há muito fluxo de pedestres também é um problema, porque a calçada não é grande e há risco de acidentes. É uma ponte também muito desgastada.

Outra questão são os ônibus que vêm da periferia de São Paulo e da região metropolitana, por exemplo. Sei que o ônibus 422 da EMTU, que vinha até o Butantã, não vem mais, por causa do contrato da via 4 também. Ele vai até a estação São Paulo - Morumbi. Ou seja, se esse ônibus vem de Itapevi, se a pessoa vem, ela tem que pegar outro ônibus na estação, para chegar ao Butantã e depois outro circular.

Sobre o ônibus que atende só a uma parte do ABC, que é a linha 280, haveria um contato mais intenso com a EMTU, para ver se há possibilidade para outras partes da região metropolitana, na zona Oeste e na zona Sul mesmo.

Por fim, sobre as catracas, se há impossibilidade de não se tirar a catraca totalmente, poderiam fazer, por exemplo, como alguns terminais, como terminal Santo Amaro, que tem a catraca no terminal, mas a catraca continua nos ônibus? As pessoas entram por trás e, no resto da linha, as pessoas entram normalmente. Seria uma opção também. Não seria a opção ideal que a gente quer, mas seria um meio termo, que seria possível com uma reforma no terminal Butantã.

Muito obrigado pela oportunidade.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada. Agora estão encerradas as falas dos inscritos.

Vamos passar agora para a Mesa. A primeira oradora a falar será a Sra. Raquel Rolnik, professora e Prefeita do *campus*. Ela vai responder a muitas perguntas. Seria necessário um tempo a mais para a senhora poder responder tudo e também fazer as suas considerações finais.

A SRA. RAQUEL ROLNIK – Agradeço muito. Acho que é fundamental haver espaços como esse de diálogo, para que a gente possa ouvir as questões de quem está vivendo no *campus* e pensar junto também as soluções, como encaminhar essas soluções e como incidir sobre esses temas.

São muitas questões levantadas, para as quais eu não tenho resposta, mas acho importante que foram colocadas como perguntas e como questões, que vão ser inteiramente consideradas e examinadas.

Vou responder algumas coisas para as quais eu tenho resposta. Acho importante pontuar que hoje, nas condições que nós temos hoje - todo mundo sabe disso – sobre o número de ônibus de propriedade da USP, de motoristas, nós não temos a menor condição de fazer, de propiciar uma gestão direta. É isso que surgiu aqui como uma proposta, uma gestão direta do circular. Isso hoje não está colocado como uma possibilidade.

Evidentemente, isso se insere na discussão mais ampla que se faz sobre a terceirização e as opções que foram tomadas em relação à terceirização e a existência de um corpo permanente ou não de funcionários na USP destinado a fazer as mais variadas funções, entre elas, motoristas, mecânicos e os veículos, os próprios ônibus.

Entretanto, temos – não suficiente, mas temos - alguns veículos e ainda temos motoristas que hoje fazem os circuitos dos museus e dos espaços culturais. Já estamos em contato com a Pró-reitoria de Cultura e Extensão para pensar na intensificação da possibilidade de circulação desse giro cultural que vai de encontro as questões, como a Simone colocou, de

poder aproveitar a USP, inclusive em finais de semana, e acesso aos museus, as áreas esportivas internas, dentro do campus. Isso também é importante.

É importante dizer também que estamos trabalhando no desenho e na experimentação junto com um projeto de pesquisa de ônibus à hidrogênio, que vão ser doados para USP como uma experimentação de transição energética. Isso foi inclusive levantado aqui. Incomoda-nos profundamente estar continuando a reforçar um modal que queima diesel, combustível fóssil como elemento de circulação. A ideia da experimentação com o hidrogênio, assim como nosso diálogo com as SPTrans, no sentido de que a meta de substituição dos ônibus por ônibus elétricos, que faz parte dos compromissos assinados pelas empresas durante a última concessão dos ônibus, acho que isso também é uma prioridade para nós do ponto de vista energético. Isso é experimental, mas a entrada dos ônibus à hidrogênio vai permite ampliar essas possibilidades de circulação interna dentro do campus com um ônibus evidentemente totalmente gratuito e usando uma tecnologia muito menos poluente, experimentalmente, pelo menos inicialmente.

A segunda questão também, perdão por não ter falado, o investimento nas ciclovias que foi feito na gestão anterior e na implantação de sistema de ciclovia é uma porta na mobilidade, sim. Quer dizer, é uma aposta na possibilidade de ampliação da mobilidade, inclusive na conexão com terminais e outros terminais. Então, parece-me que também é muito importante nesse diálogo a gente pensar como melhorar esse sistema e o acesso a esse sistema cicloviário para que as pessoas não dependam exclusivamente dos ônibus circulares e possam ter um modo e um meio de deslocamento também alternativo nas situações em que isso seja possível.

Por fim, quero esclarecer que nós temos um contrato assinado. O último foi assinado em 2021 e é um contrato por quatro anos, mas que é renovado anualmente. Agora, está exatamente no momento de renovação de contrato.

Evidentemente, as questões que estão sendo colocadas aqui têm que ser levadas em contas por nós no momento da renovação dessa cláusula contratual com a SPTrans. Então, de novo, agradeço essa oportunidade porque essa alimenta também as questões que deveriam

e poderiam eventualmente serem incluídas nesta renovação da contratação.

Outra coisa é a questão da segurança que foi muito colocada para nós. É uma questão no que se refere especificamente às atribuições da Prefeitura estamos fazendo investimento na melhoria e ampliação da iluminação. A questão da iluminação é absolutamente central para a questão de segurança no período noturno. Já priorizamos as melhorias e as trocas de lâmpadas nos locais que concentram os pontos de ônibus e os trajetos para os pontos de ônibus.

Mas queremos mais ainda colocar e dizer para vocês - só para entender a relação entre uma coisa e outra - que quando se fala que tem um investimento grande em infraestrutura, uma das demandas de investimento em infraestrutura vem da Prefeitura que é trocar totalmente o sistema de iluminação que já tem 10 anos e as lâmpadas estão queimando muito e, pelo tempo de existência, estão queimando muito mais e, proporcionalmente, está exigindo uma troca de lâmpadas muito maior.

Está na hora de começar a trocar o sistema por outra tecnologia e isso requer um investimento alto. Estamos na batalha disputando os investimentos da Reitoria para que a gente possa pelo menos iniciar o processo de substituição do sistema de iluminação por um que vá durar ainda mais tempo e não fica queimando lâmpada toda hora porque é isso que está acontecendo. Desde o começo deste ano, para vocês terem uma ideia, a gente já trocou mais de 500 lâmpadas e ainda vão começar a trocar agora mais 200. Então, é um custo muito alto e um trabalho muito intenso.

A outra coisa na questão do noturno e acho que vale a pena revisar as questões importantes que vocês trouxeram, sobretudo a ideia de que a questão do noturno não é só a saída daqui ao terminal, mas pensar que as pessoas vão chegar a um lugar que depois vão ter de pegar outro ônibus e etc. Portanto, pensarmos em rever, eventualmente, a planilha da quantidade de saída do curso noturno e seus horários. Acho que talvez seja prioritária em relação, além, evidentemente, dos horários da entrada aqui também.

A questão dos terceirizados. Alguém perguntou o que motivou a parada do P3 tão

criticada aqui também. Na verdade, em todas as linhas, todas da cidade é necessário ter um ponto de parada para que os motoristas e cobradores possam ir ao banheiro, possam se alimentar porque são trabalhadores e isso é um direito deles.

Então, essa parada era feita no terminal. Foi acordado que ao invés de fazer no terminal, seria feita no P3 para melhorar o desempenho. Se piorou, vamos rever, mas não dá para não ter uma parada, seja no terminal, seja no P3. Como é uma linha que só faz isso, ou para lá ou para aqui. Agora, não parar não dá. Como você não vai ter um ponto de parada? São pessoas. Precisam comer, precisam descansar, precisam fazer um intervalo. Então, acho que a gente tem que equacionar isso e ver qual é a melhor solução.

Em relação à questão do corte do passe livre pelos moradores do Crusp, vamos levantar essa questão. Obrigado por ter trazido. E essa questão das outras linhas quero dizer para vocês que, desde o começo do ano, assim que começamos a receber reclamações, inclusive me lembro muito bem em relação as linhas que vão ao ABC, imediatamente, a gente entrou em contato com a EMTU. Dirigimo-nos diretamente à Presidência e fomos informados que elas iriam voltar e que, inclusive, iriam voltar como era antes da pandemia. Se isso não aconteceu, vamos ter de trabalhar de novo e nos dedicar mais, pelo que estou vendo, a também trabalhar com a SPTrans a questão das linhas que não são o circular. O que está acontecendo com elas e como está.

Agora, vocês tocaram em uma questão fundamental. Ainda mais eu, como urbanista e planejadora, fico doente que a gente faz uma discussão de ônibus, de quantas linhas e para onde vai e etc. no escuro, sem estar baseado em uma leitura concreta de quais são os fluxos origem/destino. Quantos estudantes, funcionários e professores tem de ir ao ABC? Para que locais? Quantas pessoas têm que ir à Barra Funda? Quantos acessam pela Corifeu? Pela Vila Sônia? Ou seja, é fundamental a gente tem um instrumento de leitura para poder planejar o que a gente vai ter de circular e onde vão ser essas paradas. A gente não teve fôlego, na verdade, desde o começo do ano, para começar a pensar como que a gente trabalha. Fazer uma pesquisa origem/destino não é fácil. Tem um custo.

Pensamos, inicialmente, a começar a trabalhar com as informações da pesquisa origem/destino já existentes. A última é do metrô de 2017. É uma excelente pesquisa, com boa metodologia, feita de 10 em 10 anos, recente, 2017. Então, para dividir com vocês, a Prefeitura tem pouquíssima equipe técnica para poder trabalhar, para poder pegar essas informações e começar, nós, a fazer um planejamento e apresentar também a SPTrans do ponto de vista de que é a nossa demanda em relação ao circular e as demais linhas e o próprio desenho do circular, como vocês estão colocando.

Acredito que vamos ter que pensar numa solução de parceria, de trabalho conjunto, talvez de mobilização dos próprios estudantes para que a gente possa desenhar e fazer e aplicar uma pesquisa O/D nossa e fazer uma leitura dela. Enfim, eu acho que tem um trabalho que a gente pode fazer junto para começar a planejar.

A última que também queria dizer para vocês: uma coisa básica que é a informação em cada ponto - de quais são os ônibus que passam lá e quais são os seus intervalos que também não existem nos nossos pontos. Ela já foi providenciada. Espero que na semana que vem a gente já vai ter instalado painéis informativos em todos os pontos de ônibus já dizendo quais são os pontos e qual é o intervalo previsto contratualmente para passagem desses ônibus. Assim, podemos informar e vocês também, usuários, possam monitorar, entender. Acredito que na semana que vem isso vai estar colocado ali.

A última questão é sobre os terceirizados. Essa para nós também é uma grande questão. A explicação é que os trabalhadores terceirizados têm vale-transporte no seu contrato e é por isso que não tem bilhete USP porque tem o vale-transporte incluído no seu contrato. Mas eu nunca fiz um encontro de contas que eu queria fazer para pensar por que não os terceirizados não podem ser incluídos no sistema e por que não a gente não pode avançar no sentido de apoiar a circulação de quem usa para além de estudante, funcionário e docente, que é quem hoje tem acesso a esse bilhete. E, também, pensar como esses apoios também podem se estender para além do campus e para além dos circulares, de como isso também pode entrar nos demais elementos do sistema para que se possa circular plenamente pela Cidade.

Agradeço de novo muito essas intervenções, essas questões que foram levantadas, mas eu principalmente agradeço a iniciativa da Bancada Feminista, da Comissão de Política Urbana da Câmara Municipal pela super importante iniciativa e dizer que nós, da Prefeitura, estamos sempre e totalmente abertos para dialogarmos e pensarmos em soluções e enfrentamento conjunto dessas questões.

Muito obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Muito obrigada, Raquel.

Como você vai ter que sair antes de terminar, a gente também agradece tanto pela questão o espaço para a gente poder fazer essa audiência pública na USP. É sempre muito importante quando a Câmara vem até as pessoas, vem até o território, vem até o local. Isso facilita a participação das próprias pessoas interessadas na audiência pública.

Então, queria agradecer e também acho que foi muito produtivo todas as respostas que você deu e nem todas podem ser respondidas neste momento, mas acredito que o diálogo não se encerra. Ele vai continuar inclusive porque a gente quer mantêm esse diálogo com a Secretaria de Mobilidade, com a SPTrans. Nós, da Bancada Feminista, estamos à disposição no que couber a nós enquanto mandato para facilitar esse diálogo, facilitar essa interlocução e a solução de problemas.

Muito obrigada pela sua grande participação.

Queria passar a palavra, agora, aos demais membros da Mesa. Tem a palavra o Sr. Reinaldo.

O SR. REINALDO SANTOS DE SOUZA - Muito rapidamente, só queria agradecer. A maioria das intervenções só reforçaram e corroboraram coisas que a gente falou.

Queria destacar algo que eu não coloquei na minha primeira fala, mas que a Simone bem lembrou que é a saudação aos motoristas da USP. A gente teve uma mobilização importante na última semana. Vários deles, inclusive, foram motoristas de circular que com a desativação do circulares passaram a exercer esse serviço agora com outros tipos de serviço de transporte, mas que foram concentrados no setor e sofriam já há vários anos vários problemas de assédio

moral das chefias. Paralisaram e a gente conseguiu trocar o chefe pelo menos temporariamente, abriu sindicância e essas coisas. Então, foi uma mobilização importante.

Agradeço mais uma vez pelo espaço e pela oportunidade de falar. Quero destacar também sobre a questão da discussão democrática dentro da Universidade. Foi aqui também lembrado por alguém que, na semana passada, houve a discussão no Conselho Universitário dos recursos. A USP tem sobras de recursos que, na verdade, é sobra baseada em anos de políticas de arrocho salarial, de corte, de desmonte da universidade. Infelizmente, essa discussão não foi feita com o conjunto a comunidade. Eram mais de dois bilhões que tem aí de sobra de caixa. Eles discutiram como vai ser investido esse dinheiro, mas não foi feita com o conjunto da comunidade.

Foi apresentado no Conselho Universitário alguns dias antes da reunião. Isso demonstra também como a gente ainda tem muito a avançar nesse terreno porque dentro desses dois bilhões tem várias coisas com as quais concordamos - como as reformas, como a troca do sistema de iluminação, etc. -, mas tem coisas que não - como a construção de um parque tecnológico para aprofundar a relação com a iniciativa privada e etc.

De qualquer maneira, tem uma questão de método de fundo que é a discussão democrática que é necessária ser feita também na universidade. Então, queria só destacar essas duas coisas e agradecer mais uma vez pelo espaço e pedir desculpas que eu vou ter que sair.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada, Reinaldo.

Vou passar agora para Michele, representando a Associação dos Docentes.

A SRA. MICHELE SHULTZ – Obrigada.

Queria só reforçar isso que o Reinaldo coloca da questão orçamentária e a decisão que foi tomada na semana passada, porque dentro da proposta da Reitoria aparecem ali algumas coisas para as quais a gente não tem respostas, por exemplo, investimentos em saúde com uma parceria com o Governo do Estado. Mas a gente não sabe exatamente. Destinaram 270 milhões, por exemplo, nessa parceria, mas não veio acompanhada da proposta efetiva. É uma generalidade que cabe qualquer coisa.

E quando a gente trata de permanência estudantil, foram destinados R\$ 50 milhões, e a gente sabe quanto desafiadora é essa questão da permanência, que envolve moradia, transporte, alimentação.

Nós tivemos um cenário muito preocupante da Universidade de São Paulo durante a pandemia, com estudantes passando fome, não só estudantes do CRUSP, mas de outras moradias estudantis, inclusive do interior. Então, olhando para aquele projeto, muito entre aspas, porque, para nós que somos da academia, aquilo não se caracteriza como um projeto; a gente consegue enxergar as prioridades da Reitoria.

Ainda, as reformas que chamam de “retrofit”, tem vários termos em inglês, inclusive, no projeto, a gente de novo entende que as questões de infraestrutura também não estão ali delineadas, definidas, porque aparece algo que já havia sido aprovado, mas não se sabe o que foi aprovado. Ou seja, prioriza-se a infraestrutura em detrimento, muitas vezes, das condições da própria comunidade, as condições de vida essenciais, dentre elas, a alimentação. Ainda há muitas questões referentes à alimentação dos estudantes.

Quando a gente olha para essas prioridades e o tipo de política que permanece na Universidade, isso de alguma forma exclui os nossos estudantes. O índice de evasão, durante a pandemia, girou em torno de 26% tanto na Graduação, quanto à redução de títulos outorgados na Pós-graduação. E a gente não tem a caracterização do perfil desses estudantes, mas a gente desconfia quem são os estudantes que desistiram da universidade pública durante esse período, e a gente está atrás desses dados para entender. Obviamente, a gente entende que são alunos pobres, pretos, periféricos, as pessoas que não conseguiram se manter na Universidade.

Então, eu gostaria de reforçar que a questão do transporte não é isolada de várias outras políticas, não só dentro da Universidade, mas fora dela também. E a gente tem que cuidar de todos esses aspectos que envolvem a permanência e a inclusão na Universidade.

Muito obrigada pela oportunidade, e que a gente tenha um bom debate daqui por diante.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada. Tem a palavra o

Sr. Manoel Victor de Azevedo Neto, da Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana.

O SR. MANOEL VICTOR DE AZEVEDO NETO – Agradecer à Vereadora Sílvia a oportunidade de estarmos aqui. Em nome do Secretário Ricardo Teixeira, é sempre muito estimulante a gente estar próximo dos problemas, ouvir as pessoas. Eu anotei todos os 11 pronunciamentos a respeito. Infelizmente, não consegui anotar todos os nomes das pessoas, então se puderem me passar, depois, essa informação; mas é importante a gente estabelecer que a Secretaria vai levar à São Paulo Transportes as demandas apresentadas aqui.

Mesmo que se trate de um contrato específico entre a USP e a São Paulo Transportes, é importante que a gente perceba a demanda de quem usa. Eu sou usuário de transporte coletivo tanto de ônibus, como através do trilho e do metrô, diariamente, há muitos anos; então grande parte das manifestações são comuns a quem é usuário do transporte coletivo na cidade de São Paulo.

Outra coisa que me chama a atenção e nos faz pensar foi a manifestação do Sr. Vitor: uma cidade de 13 milhões de habitantes como São Paulo, com uma demanda de chegada de toda a região metropolitana, ter uma “cidade murada”, que é a Cidade Universitária, dentro dela; e os impactos que isso causa na mobilidade das pessoas de chegada, saída, as dificuldades. Anotei também aquilo o que é da Prefeitura de São Paulo: o deslocamento a pé, as dificuldades de sinalização ou de calçadas, principalmente nas pontes, nos acessos leste-oeste, de iluminação, que já falei, e de segurança.

Então, vamos levar isso para a Secretaria e é importante que haja essa discussão específica do contrato para que isso volte como uma melhoria de prestação de serviço efetiva das condições do contrato, que eu não conheço exatamente como é.

Agradecemos e estamos à disposição para participar, levar essas preocupações, também das discussões posteriores que vierem.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sílvia da Bancada Feminista) – Obrigada.

Tem a palavra o Sr. Valtair Ferreira Valadão, Superintendente da CET.

O SR. VALTAIR FERREIRA VALADÃO – Em nome da Companhia de Engenharia de Tráfego, agradecer a oportunidade. Cumprimento Srs. Vereadores e os demais presentes.

Como o Sr. Manoel comentou, foi uma oportunidade muito rica conhecer um pouco mais os problemas vivenciados pela USP, que também tem um envolvimento direto com a Cidade. Do ponto de vista da segurança e do transporte, segurança viária, em especial o pedestre, é uma preocupação grande da CET com relação a acidentes envolvendo pedestre, motociclistas, ciclistas também; e a gente vê que a USP está bem avançada inclusive na questão das condições para o ciclista, oferecendo uma estrutura muito boa que pudemos verificar aqui, além dos problemas levantados pelas diversas áreas da comunidade estudantil.

Estamos à disposição para levar esses assuntos e verificar a melhor forma de ajudá-los a reduzir e solucionar essas dificuldades.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Sílvia da Bancada Feminista) – Tem a palavra o Prof. Ricardo Ivan Ferreira da Trindade, Presidente do Conselho Gestor do Campus USP da Capital.

O SR. PROF. RICARDO IVAN FERREIRA DA TRINDADE – Acho que a Raquel apontou várias soluções, vários encaminhamentos que já estão sendo feitos via Prefeitura e respondeu boa parte das questões. Então, eu queria só abordar dois pontos que não foram abordados na fala dela. O primeiro é uma sugestão, uma solicitação, enviada pela Letícia e pelo Davi, da necessidade de circulares que integrem os diferentes ambientes da USP dentro da cidade de São Paulo; e envolvem, além do Largo São Francisco, o Quadrilátero da Saúde e os museus. A gente não pode esquecer que tem dois grandes museus da USP dentro da cidade de São Paulo: o MAC e o Museu Paulista, que também têm funcionários, têm pesquisadores que trabalham lá, então eu acho que é um tema interessante que a gente pode levar para a próxima reunião do Conselho Gestor do campus.

Outra sugestão é ampliar o espaço dos circulares. Ou seja, em vez de ser um circular que simplesmente entra e usa o Portão 1, que a gente possa pensar em circulares que atendam outra estação de metrô, ou servir e entrar por outros portões.

Essas são as duas sugestões que vou levar para a reunião do Conselho, que será daqui a um mês, ou até menos, e a gente discutirá essas possibilidades, tendo em vista as questões de mobilidade e acessibilidade.

Agradeço a todos pelas sugestões, pela discussão.

Agradeço muito a iniciativa da Bancada de trazer esse assunto para dentro da USP. E, como a Raquel ressaltou, o Conselho está plenamente aberto para discussão, para que a gente tenha impute de todas as camadas da comunidade USP. A gente tem representantes de funcionários, a gente tem todos os diretores desse campus representados lá, além da representação estudantil. Então, todos estão representados no Conselho desse campus. É importante que vocês usem essa representação para trazer essas demandas, exatamente para que a gente possa discutir de forma coletiva.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Obrigada. Tem a palavra a Sra. Maria Luiza Nogueira, representando o Comitê Estudantil por mais mobilidade na Cidade Universitária.

A SRA. MARIA LUIZ NOGUEIRA – Queria agradecer mais uma vez a iniciativa da audiência pública dentro da Cidade Universitária. Acho que é muito necessário não só para esse tema, mas para outros grandes temas que a comunidade universitária enfrenta.

Acho que a discussão foi muito importante e a representação da comunidade universidade tanto na Mesa, quanto nas intervenções do plenário, mostram a dimensão da questão mesmo, que tem aspectos estruturais, mas tem questões específicas relacionadas à realidade da USP e são muito importantes que sejam avançadas.

Pensando não só no acesso dessas pessoas que são uma maioria de usuários estudantes, membros da comunidade universitária, que precisam acessar o campus por conta das suas atividades de graduação, pesquisa, de ensino, de extensão, mas também pensando na universidade e no seu papel de integração com a sociedade. É muito importante mesmo que a gente tenha condições de avançar nas questões dos circulares, que foram citadas:

superlotação, tempo e a própria localização dele exclusivamente no Terminal Butantã, como resolver e pensar uma política que atenua a dificuldade em relação aos circulares, além dos outros ônibus, de linha, especificamente, que a gente tem poucas opções de pensar e de ter dados e acessos da utilização, de quem são as pessoas que utilizam, quais são os horários e dias. Essas seriam informações bastante importantes para a gente pensar o todo do acesso à Cidade Universitária.

Agradeço ao conjunto da Mesa e faço um convite para que todo mundo siga debatendo esse tema pensando também em soluções para ele. Enfim, acho muito importante a proposta de uma pesquisa que abarque a realidade da USP e outras propostas de infraestrutura que ajudem a avançar nas soluções desses problemas.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Sílvia da Bancada Feminista) – Obrigada. Tem a palavra a Sra. Paula Nunes, Coveadora da Bancada Feminista, para fazer as suas considerações e os encaminhamentos que são fruto desta audiência.

A SRA. PAULA NUNES – Obrigada, Vereadora Sílvia. Eu quero, antes de mais nada, agradecer muito a participação de todas, todes e todos que estiveram aqui, as pessoas que compuseram a Mesa, os representantes da Universidade, do Poder Público, das entidades presentes na Universidade, das pessoas que vieram fazer apontamentos e dar suas contribuições, que também foram muito ricos para que a gente pudesse iniciar o debate nesta Comissão; e, a partir disso, também pensar de que forma podemos não só apoiar o que as entidades, os coletivos, os movimentos, têm feito na Universidade e quais encaminhamentos nós podemos, a partir da Comissão de Política Urbana, propor na Câmara Municipal.

Nesse sentido, nós pensamos em alguns pontos. Primeiro: nós podemos e vamos, a partir da nossa Comissão, conversar com a SP Trans, encaminhar um ofício, para entender como está a fiscalização para o cumprimento do contrato que existe especialmente com relação às saídas, horários de saídas dos ônibus, considerando que existe uma previsão contratual que diz respeito à quantidade de saídas que devem ser feitas por hora dos ônibus e que existem

apontamentos, inclusive por parte da Prefeitura do campus nesta audiência pública, de que essas saídas estão sendo cumpridas, de que existe espera para que os ônibus lotem antes de sair e isso faz com que o tempo de cumprimento previsto contratualmente não seja cumprido. Então, a gente vai mandar um ofício para a SP Trans para verificar como está essa fiscalização.

Um segundo tema diz respeito à falta de informações que existe hoje, que eu mencionei no começo e que foi falado também por muitas pessoas, é com relação às linhas gerais que entram na Cidade Universitária, que não são necessariamente as linhas circulares, mas que não temos informação se houve, ou não, diminuição da frota; houve corte, ou não, de ônibus para essa frota; qual é a demanda de utilização. Esse é outro tema sobre o qual a gente vai oficiar a Secretaria e a SP Trans para receber informações a respeito dessas outras linhas que entram na Cidade Universitária e que não são as linhas dos circulares, ou seja, que não saem do Metrô Butantã diretamente, mas que fazem outros trajetos pela Cidade.

Um terceiro tema é o acesso às eventuais pesquisas de origem/destino que já tenham sido feitas pela SP Trans, pelas Secretarias, com relação aos ônibus da USP: de fluxo, quem sai, quando sai, com que frequência, os ônibus que são mais ou menos lotados, para que também a gente possa informar isso a Prefeitura do campus e contribuir com os debates.

Acho que é isso. Agradeço novamente a presença de todos. Esse é o início do nosso debate, a gente pretende estar mobilizando, fazendo novas reuniões, audiências públicas sobre o mesmo tema, para sanar os problemas.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Silvia da Bancada Feminista) – Esses são alguns encaminhamentos que nós faremos, como foi falado pela Paula. Agradeço a presença do Sr. Ricardo, representando o Conselho Gestor da USP; dos representantes da Secretaria de Mobilidade. A gente espera que a gente possa ter esse diálogo com a Secretaria sobre todas as demandas que foram tratadas aqui pertinentes a elas. Algumas demandas são diretamente com a SP Trans, mas outras podem ser tratadas com a Secretaria de Mobilidade.

Agradeço a representação da ADUSP, pela Michele; e a Malu, que está

representando o Comitê que foi formado por mais mobilidade na Cidade Universitária; e agradecer a todos os estudantes e funcionários da USP que participaram da nossa audiência.

Nós da Bancada Feminista gostamos muito de promover esta audiência no território, no local, porque isso faz com que a gente se aproxime mais e que a gente possa ter um mandato mais democrático, mais participativo, que sirva o propósito de estar em mais conexão com as demandas do cotidiano das pessoas.

Nada mais havendo a ser tratado, estão encerrados os trabalhos.
