



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA UFSC  
CENTRO DE COMUNICAÇÃO E EXPRESSÃO CCE  
DEPARTAMENTO DE JORNALISMO**

**PATRICIA SIQUEIRA SANTOS**

**Transporte como um direito: *entender e mobilizar***

**RELATÓRIO FINAL**  
*do Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
disciplina de Projetos Experimentais  
ministrada pela Profª. Gislene Silva  
no segundo semestre de 2014*

**Orientador: Prof. Mauro César Silveira**

**Florianópolis  
Novembro de 2014**

	<b>FICHA DO TCC</b> <b>Trabalho de Conclusão de Curso</b> <b>JORNALISMO UFSC</b>		
<b>ANO</b>	2014		
<b>ALUNO</b>	Patricia Siqueira Santos		
<b>TÍTULO</b>	Transporte como um direito: entender e mobilizar		
<b>ORIENTADOR</b>	Mauro César Silveira		
<b>MÍDIA</b>	<input type="checkbox"/>	Impresso	
	<input type="checkbox"/>	Rádio	
	<input type="checkbox"/>	TV/Vídeo	
	<input type="checkbox"/>	Foto	
	<input type="checkbox"/>	Web site	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Multimídia	
<b>CATEGORIA</b>	<input type="checkbox"/>	Pesquisa Científica	
	<input type="checkbox"/>	Produto Comunicacional	
	<input type="checkbox"/>	Produto Institucional (assessoria de imprensa)	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Produto Jornalístico (inteiro)	<b>Local da apuração:</b>
	<input type="checkbox"/>	Reportagem Livro-reportagem ( )	(X) Florianópolis ( ) Brasil ( ) Santa Catarina ( ) Internacional ( ) Região Sul País: _____

<b>ÁREAS</b>	Transporte, mobilidade, sociedade.
<b>RESUMO</b>	<p>O transporte público de Florianópolis recebe críticas de seus usuários devido à superlotação, poucos horários de ônibus e tarifas caras, um serviço que impacta diretamente a vida de milhares de pessoas todos os dias. Este trabalho de conclusão de curso é um especial multimídia que apura e relata a organização e funcionamento do serviço público de transporte coletivo da capital catarinense. É formado por pautas que tratam do sistema integrado de mobilidade, o processo de licitação para escolha de empresa prestadora de serviço de transporte público urbano lançado em 2013, a proposta de inclusão do transporte como um dos direitos sociais, movimentos pela tarifa zero e discussão sobre mobilidade urbana.</p>

## SUMÁRIO

<b>1. APRESENTAÇÃO</b> .....	5
<b>2. JUSTIFICATIVAS</b> .....	10
2.1 ESCOLHA DO TEMA.....	10
2.2 PLATAFORMA ESCOLHIDA.....	12
<b>3. PROCESSO DE PRODUÇÃO</b> .....	13
3.1 ESTRUTURAÇÃO DA REPORTAGEM.....	18
3.2 REDAÇÃO E EDIÇÃO.....	22
<b>4. DESAFIOS</b> .....	22
<b>5. APRENDIZADOS</b> .....	24
<b>6. AGRADECIMENTOS</b> .....	25
<b>7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	27

## 1. APRESENTAÇÃO

O transporte público de Florianópolis recebe críticas de seus usuários devido à superlotação, poucos horários de ônibus e tarifas caras, o que configura um cenário de má qualidade no serviço prestado pelos órgãos públicos e empresas responsáveis. O serviço oferecido é baseado na utilização de ônibus organizados em um sistema integrado, composto até novembro de 2014 por cinco empresas: Transol Transporte Coletivo, Insular Transportes Coletivos, Transporte Coletivo Estrela, Canasvieiras Transportes Ltda e Emflotur Transporte Coletivo.

Em setembro de 2013, a Prefeitura lançou edital para seleção de empresa prestadora de serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, as cinco empresas se uniram em consórcio e apresentaram a única proposta da concorrência, que sagrou-se vencedora e entrou em operação em novembro de 2014. O transporte hidroviário limita-se a duas linhas oferecidas pela empresa Coopercosta na Costa da Lagoa, região leste de Florianópolis. O transporte intermunicipal é realizado pelas empresas Biguaçu Transportes Coletivos, Jotur, Santa Terezinha e também pela Transporte Coletivo Estrela.

Para o funcionamento do Sistema Integrado de Transportes, SIT, são utilizados seis terminais de integração, a partir dos quais são distribuídas as linhas de ônibus dentro da cidade, são eles: TICEN – Terminal de Integração Centro, TICAN – Terminal de Integração Canasvieiras, TITRI – Terminal de Integração Trindade, TISAN – Terminal de Integração Santo Antônio de Lisboa, TIRIO - Terminal de Integração Rio Tavares e TILAG – Terminal de Integração Lagoa da Conceição. Outros três terminais foram construídos pela prefeitura, mas não são

utilizados: TICAP - Terminal de Integração Capoeiras, TIJAR - Terminal de Integração Jardim Atlântico e TISAC, Terminal de Integração Saco dos Limões, que se tornaram obras abandonadas.

O SIT foi implantado em 2003 com objetivo, segundo o Decreto Nº 1968/2003, que o regulamenta, de “proporcionar à população amplo deslocamento, mobilidade e acesso a toda cidade com o menor tempo e custo possível, segurança e nível de serviço adequado”. A situação do transporte não se consolida desta forma, porém. A cidade possuía 453 mil habitantes em 2013, segundo estimativa do IBGE, deste número, um total de 250 mil pessoas utilizam o transporte público diariamente e enfrentam situações de grandes filas nos terminais e dificuldades como a falta de ligação entre regiões e frota envelhecida, poucos horários em diversas linhas, ônibus sem ar condicionado e tarifas consideradas caras.

Os usuários que moram nas redondezas do centro de Florianópolis e que não precisam fazer troca de veículos dificilmente reclamam do sistema, uma vez que os ônibus tem uma regularidade de 10 a 15 minutos, no máximo. Esta situação não se estende a todas as linhas e terminais. Para os que moram nos bairros mais afastados é necessário trocar de ônibus, aguardar pelo horário de partida e em função também dos engarrafamentos, um trajeto de 30 quilômetros chega a demorar até duas horas para ser percorrido.

A ligação entre ilha e continente também apresenta situações críticas. Cerca de 40 mil pessoas entram e saem da ilha diariamente, segundo dados do Departamento de Transportes e Terminais de Santa Catarina – Deter/SC. Florianópolis conta com uma porção continental composta por sete bairros: Balneário, Bom Abrigo, Capoeiras, Coqueiros,

Estreito, Itaguaçu e Jardim Atlântico e os municípios que fazem parte da região da Grande Florianópolis com circulação de ônibus ligados à Ilha são: Palhoça, São José, Biguaçu, Antônio Carlos, Governador Celso Ramos, Tijucas, Santo Amaro da Imperatriz e Águas Mornas e não há integração entre os sistemas de transportes destas cidades, o que faz com que seja necessário ir até o TICEN para se locomover entre elas, gerando grande aumento no tempo de locomoção.

As dificuldades que permeiam o sistema vão além da administração das empresas. Segundo os estudos realizados para implantação do Novo Plano Diretor de Florianópolis, mobilidade foi o principal fator limitante do crescimento urbano previsto para a Florianópolis, sendo o tema mais aprofundado e de maior influência nas decisões propostas pelo plano, que entrou em vigor em janeiro de 2014 e demonstra que “as opções de desenvolvimento estimuladas em cada setor da cidade e todos os adensamentos populacionais propostos se baseiam na atualização das estratégias de mobilidade” (PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS, Plano Diretor Participativo 2014, p. 5).

A população de Florianópolis aumentou em mais de 100 mil pessoas desde o ano 2000, segundo dados do IBGE, o que gerou aglomeração populacional e ocupação dos espaços urbanos e causou uma série de implicações para o espaço geográfico, como os problemas de mobilidade.

O fato de ser uma ilha resulta em uma malha viária fragmentada, o que reduz a quantidade de rotas e trajetos possíveis entre quaisquer dois pontos (origem e destino). Por outro lado, Florianópolis experimentou um processo de crescimento semelhante ao das

demais cidades, o que significou a ausência de um planejamento que pudesse produzir ações de desenho urbano. (MEDEIROS, 2010, p. 18)

De acordo com entrevista realizada com Elson Pereira, professor de Planejamento Urbano do curso de Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina, não se trata necessariamente de falta de planejamento.

Florianópolis tem planejamento há muito tempo. Em 1954 foi lançado o primeiro plano diretor, e isso em termos de Brasil é bastante precoce. O plano diretor de Florianópolis que mais criou as bases para o que nós estamos vivendo hoje foi inaugurado em 1969 e aprovado em 1976. Esse plano é importante para compreender os problemas de mobilidade que nós temos hoje. Ele era resposta de uma época em que imperava a visão que a gente chama de urbanismo modernista funcionalista, que era um urbanismo baseado no automóvel. (PEREIRA, 2014, entrevista)

A qualidade da mobilidade urbana está diretamente ligada à eficiência do transporte público e são justamente as maiores e mais desenvolvidas cidades que precisam de mais mobilidade, pois o crescente número de pessoas que vão morar e trabalhar nelas tende a precisar percorrer longas distâncias para satisfazer suas necessidades econômicas, sociais e culturais no espaço urbano.

Estes problemas de transporte apresentam-se de várias formas em todos os países do mundo, mas tornam-se particularmente críticos nos países em desenvolvimento, onde a população urbana cresce rapidamente e a demanda de mobilidade por meio de transporte coletivo ultrapassa a oferta do serviço (AMOUZOU, 2000, p.14).



De acordo com material divulgado pelo site [mundoeducacao.com](http://mundoeducacao.com), o processo de industrialização no Brasil aconteceu de forma tardia e em uma velocidade bastante elevada, assim como na grande maioria dos países subdesenvolvidos e em desenvolvimento. Este processo motivou o intenso e descontrolado crescimento das cidades através da expansão do êxodo rural. Essa grande massa populacional encontrou no espaço das grandes cidades dificuldades para a sua permanência.

Com o valor dos terrenos e imóveis aumentando consideravelmente e sobrevalorizando a todo o momento, como na região central e próxima das universidades, as populações menos abastadas procuram por moradia em zonas mais afastadas dos grandes centros, como nas regiões metropolitanas, além de favelas, invasões e ocupações irregulares.

Essas zonas segregadas contam com pouco ou nenhum investimento público em infraestrutura, o que, ao longo dos anos, gerou áreas muito dependentes das regiões urbanas mais valorizadas. Os serviços concentraram-se nos bairros mais nobres e, em consequência, o emprego também. O trabalhador precisa se deslocar por grandes distâncias para trabalhar ou utilizar serviços públicos e privados.

Num processo em que a população é sempre objeto em vez de sujeito, o transporte é ordenado de cima, segundo os imperativos da circulação do valor. Dessa forma, a população é excluída da organização de sua própria experiência cotidiana da metrópole, organização essa que se realiza principalmente pelo sistema de transporte, o qual restringe a mobilidade ao ir e vir do trabalho e coloca catracas em todos os

É neste cenário que este Trabalho de Conclusão de Curso se propõe a analisar as condições do transporte público em Florianópolis e avaliar como o sistema promove exclusão de classes que dependem exclusivamente deste serviço. O objetivo, além de conhecer o sistema e a sua cobertura nos territórios, é entender a implicação social do serviço, como a vida dos usuários é afetada por ele.

## **2. JUSTIFICATIVAS**

### **2.1. ESCOLHA DO TEMA**

O compromisso que o jornalista assume com a sociedade através de sua atuação faz com que seja seu dever tratar das questões sociais urgentes no país, como a qualidade do transporte público, uma vez que mobilidade é sinônimo de qualidade de vida e se torna um fator limitante ao crescimento sustentável de uma cidade, principalmente pelo fato de que o número de habitantes aumenta a cada ano, como no caso de Florianópolis.

Trata-se de uma questão de direito à cidadania, para poder exercer seus direitos civis, políticos e sociais, as pessoas precisam estar onde desejam, precisam conseguir se locomover com facilidade de casa para o trabalho, do local de trabalho para o teatro, shopping, praia, estádio de futebol, praça pública ou qualquer outro lugar onde tenha vontade ou necessidade de estar.

A cidade pode ser julgada e entendida apenas em relação àquilo que eu, você, nós e (para que não nos esqueçamos) “eles” desejamos. Se a cidade não se encontra alinhada a esses direitos, então ela precisa ser mudada. [...] A

questão do tipo de cidade que desejamos é inseparável da questão do tipo de pessoa que desejamos nos tornar. A liberdade de fazer e refazer a nós mesmos e a nossas cidades dessa maneira é, sustento, um dos mais preciosos de todos os direitos humanos. (HARVEY, 2013, p.47)

Para tratar deste tema, optei por um modelo de publicação que julgo de grande relevância e interesse ao público alvo, que é o consumidor de mídia online. Em uma época em que a internet se mostra como uma forma de acabar com o monopólio da informação e oferece inúmeras possibilidades de acesso, é necessário oferecer ao público material diferenciado.

Nunca houve tanta falta de pluralismo na mídia brasileira como nos tempos atuais de hegemonia do neoliberalismo. [...] No espaço ideológico em que deveria acontecer esse processo de intercâmbio de ideias, deu-se no Brasil a uniformização ideológica. [...] Os jornais de referência nacional se tornaram tão parecidos que é comum confundir um com o outro nas bancas de revistas. (KUCINSKI, 2004, p. 45)

Narrar uma história de forma linear hoje é uma opção, principalmente pelas potencialidades da web em justapor mídias, convergindo-as em um mesmo espaço de visualização. A criação de novos formatos de narrativas integra os resultados desta união e oferece maneiras modernas e otimizadas de utilização de sites e plataformas. A produção de conteúdo é pensada para ter respostas imediatas, que são encaminhadas no mesmo momento em que estão sendo consumidas as notícias. Fazer jornalismo se tornou ainda mais visceral, mais interativo.

Por meio de novas tecnologias, os meios de comunicação de massa parecem ter sido

“engolidos” pela rede mundial de computadores e deixaram em cheque o antigo esquema trabalhado pela mensagem no qual se tinha um emissor e um receptor como partida e chegada da mensagem respectivamente. No entanto, a partir da convergência, esse esquema precisa ser revisto. O que se tem na atualidade são dois polos que podem emitir e receber informações, deixando a comunicação entre o espectador e o meio com uma via de mão dupla. (NETO, 2008, p. 1)

## 2.2. PLATAFORMA ESCOLHIDA

A internet é estruturada a partir de uma lógica multiplataforma e o jornalismo acompanha esta maneira de agir na rede. Em 2012, quando o jornal The New York Times publicou o especial ‘Snow Fall: The avalanche at Tunnel Creek’, entrou em pauta a discussão sobre a evolução das maneiras como se construir narrativas na internet.

Mais importante do que o reconhecimento com a premiação do Pulitzer ao repórter John Branch, Snow Fall tornou-se um verbete entre os pesquisadores e jornalistas e figurou com sinônimo de inovação de narrativa jornalística. (BARBOSA, 2014, p. 8)

Conheci o conceito de publicação em visualização vertical com a pesquisa realizada no jornal Folha de São Paulo, ao encontrar o especial ‘A Batalha de Belo Monte’, um trabalho mais complexo, que oferece mais conteúdo e foi viabilizado por uma ferramenta diferente. Ao tentar descobrir como tinha sido feito, encontrei a possibilidade facilitada de utilização do ‘Creatavist’ e julguei ideal para a minha ideia de narrativa.

A ferramenta ‘Creatavist’ permite que o usuário crie e publique conteúdos multimídia de forma gratuita com armazenamento de até 500

MB, acima disso, são cobradas mensalidades de acordo com o plano de armazenamento escolhido. Foi criada por três norte americanos, um escritor, um editor e um programador. Feita por jornalistas e para jornalistas, assim como para todos os usuários que desejam contar histórias. Eles lançaram em 2011 a publicação mensal 'The Atavist', que publica e vende histórias multimídia construídas com a ferramenta do 'Creatavist'.

Creatavist is a powerful online publishing tool we built to help writers, publishers, and everyone else create amazing digital stories, books, and magazines. Using Creatavist is as simple as creating a project, dragging in media (text, video, audio, and more), and publishing it to the Web, to a mobile app, or as an ebook. It even allows you to create your own professional publishing app for iOS or Android. Creatavist users range from individual authors and independent publishers, to large organizations like TED, Dow Jones, and the Weather Channel. (ATAVIST.COM/OUR-STORY)

Na plataforma são oferecidas duas possibilidades de visualização: verticalmente e com todos os conteúdos dispostos em uma única tela ou de uma maneira em que os capítulos são divididos por páginas. Escolhi a primeira forma, como era a ideia inicial na qual havia me inspirado. É possível carregar textos, fotos, vídeos, áudios, slideshows, pdf, localização em mapa e links que podem ser acessados através das palavras sublinhadas. Algumas configurações são pré-definidas, como formatação dos textos e localização das mídias na disposição da tela. Como a minha história está inserida no plano gratuito, não é possível escolher o domínio do site, precisando manter o link proposto pela plataforma, como segue:

<https://creatavist-xw4shgk.creatavist.com/untitledproject-cg3nq>

Os planos pagos oferecem uma URL própria e a possibilidade de publicação de mais histórias, sendo ideais para maior número de usuários ou organizações, que podem vender as publicações e utilizar anúncios.

### **3. PROCESSO DE PRODUÇÃO**

O processo de produção do especial multimídia teve duração de quatro meses. Este período teve início na primeira semana de agosto, quando decidi voltar à Florianópolis uma semana antes do início das aulas do segundo semestre de 2014 e foi finalizado no mês de novembro. Por se tratar de uma reportagem composta por vários suportes, textos, vídeos e fotografias, as etapas de apuração, entrevistas e edição foram avançando de maneira conjunta e finalizadas com a colocação de todo o conteúdo na plataforma escolhida.

A ideia inicial do projeto foi produzir um especial TV Folha composto por quatro pautas em vídeo e com textos de apoio. A TV Folha é um produto audiovisual do jornal Folha de S. Paulo que estreou em 2011. O material produzido pela equipe é publicado no site da Folha, no canal do YouTube da TV Folha, que conta com mais de 62 mil inscritos, e na página da TV Folha no Facebook. A produção aborda temas diferenciados dos tópicos da versão impressa, primeiramente por ser uma produção não diária, o que oferece mais possibilidade de aprofundamento das discussões e também não é pautado por temas extremamente factuais, tendo a possibilidade de buscar assuntos mais variados.

Além da publicação de minidocumentários sobre cultura, esportes, economia, conflitos internacionais, personagens curiosos e política, no final de 2011 a TV Folha levou o material produzido para a TV Cultura, em cujo site os vídeos também podem ser visualizados. O último vídeo foi postado

no dia 13 de abril de 2014, quando a produção deixou de ser direcionada à televisão para se tornar apenas um projeto online.

O Grupo Folha é um dos principais conglomerados de mídia do país. Controla o jornal de maior circulação a maior empresa brasileira de conteúdo e serviços de internet (UOL), o site noticioso de jornal com mais audiência (Folha.com) e a maior gráfica comercial do Brasil (Plural), de acordo com o conteúdo institucional do site da Folha.com.

O especial multimídia sobre o Transporte Público de Florianópolis representaria uma abordagem pouco explorada pelas de publicações da TV Folha, que se propôs a isto em duas situações específicas: especial sobre a construção da Usina Belo Monte, no Pará e o especial sobre os 50 anos da Ditadura Militar, em 2014. Este formato pode ser estendido a diversos temas e se enquadra às amplas possibilidades adotadas pelo jornalismo online praticado pelo Projeto TV Folha.

Com o decorrer da realização do projeto, decidi me descolar da reprodução de um modelo e buscar a criação de um material independente. Manteve-se a inspiração para a produção dos vídeos, que foram editados com o mesmo dinamismo que pude identificar na edição dos materiais produzidos pela TV Folha. O primeiro trabalho, que foi a análise descritiva dos detalhes técnicos dos vídeos, manteve a sua utilidade para a produção do conteúdo do especial.

Três dos vídeos estudados:

**Trânsito e seu ABC do horror** - Publicado em 17/11/2013.  
<https://www.youtube.com/watch?v=M-4RjGNDdXs>

Entram no carro com duas câmeras, vários cortes, câmeras GoPro, discutem o temas em uma conversa. Imagens do rádio, do cigarro, da ignição, do carro, do câmbio, do retrovisor, do carro visto de fora. Divisão de câmeras na mesma tela, primeiro em duas, depois em quatro. Dados que estão sendo falados aparecem na tela. Tela dividida. Padrão para edição. Sonora que surge antes da imagem do entrevistado. Pessoa que se aproxima do carro, curiosidade, identificação do ambiente. Divisão de tela para apresentar outras pessoas. Imagem de carro passando: tela é coberta pelo carro que passa rapidamente e ao fundo a imagem da ponte. Mesma trilha do início ao fim.

**Mujica, a maconha uruguaia e a burguesia paulista** - Publicado em 01/12/2013. <https://www.youtube.com/watch?v=NjrJzWT6xVg>

Ótimo exemplo de harmonia sonora – ritmo. Sempre inicia com uma trilha. Opinião. Julgamento. Definição de valores. “Um presidente, apenas.” Mostrar nas imagens a razão desta opinião. Em entrevista, duas câmeras estáticas em ângulos diferentes. Ainda na fala, no término, entra outra imagem, não espera terminar de falar, então entra trilha. Tem ritmo. Entra repórter com informação, trilha baixa, aumenta com outras imagens. Mudar o plano da segunda câmera. Repórter entra para redirecionar a entrevista. Comentar a mudança do tema. Cortes de câmera para evidenciar enumerações. Imagem do cachorro!! Imagens que descrevem o ambiente, localizam, curiosidades, isso no fim, com o seguimento da trilha sonora.

**Fábrica de mosquitos antidengue é inaugurada no interior de São Paulo**  
- Publicado em 30/07/2014.  
<https://www.youtube.com/watch?v=vJpx03hG50w>



Trilha sonora sempre presente, mesma música dividida em partes diferentes, som que se identifica com o tema, como o zumbido do mosquito. Música que fala sobre o tema.

Meu objetivo era produzir imagens e editá-las tendo como referência os vídeos descritos. Acabei por adquirir o conhecimento da análise e criar maneiras pessoais de edição, baseadas no que tinha estudado, mas sem a amarra da cópia. Acredito ter criado um material dinâmico como me propus a fazer, mas baseado em percepções próprias de cortes de edição, organização das falas dos entrevistados, encaixe de trilha sonora, cobertura de imagens, identidade visual, legendas.

Após o estudo dos vídeos, iniciei a pesquisa em jornais online e documentos da Prefeitura de Florianópolis. Encontrei muito material relevante e de qualidade principalmente no jornal Notícias do Dia, que oferecia histórico das situações pesquisadas e também análises críticas. Neste momento percebi a potencialidade dos dados para o meu trabalho, uma vez que a internet oferece acesso a inúmeros materiais oficiais, artigos, entrevistas, relatos. Já existe uma imensidão de informações, decidi então elencá-las de maneira que pudessem explicar o que quis dizer com este trabalho. Construí uma narrativa explicativa do sistema de transporte, partindo da análise de editais, leis, documentos oficiais, documentários, filmes, livros, manifestos disponíveis online, além das entrevistas realizadas por mim.

Considero os vídeos produzidos como sendo o pilar da produção jornalística deste trabalho, porque foram realizados com apuração in loco e entrevistas direcionadas. Também porque foi a partir deles que o especial foi pensado. Os textos foram construídos com análise de documentos, como

editais de licitação, decretos, leis, políticas nacionais, consultas a matérias publicadas principalmente nos jornais Diário Catarinense e Notícias do Dia, resenhas de livros, sites institucionais, entrevistas e checagem de dados com telefonemas diretos.

Na produção dos vídeos, em apenas uma entrevista tive auxílio de um colega para a função de câmera, nas demais e também na gravação das imagens de cobertura realizei o trabalho sozinha, assim como todo o processo de edição e finalização. Também recebi ajuda de outro colega publicitário para aprimoramento da identidade visual dos vídeos.

### 3.1. ESTRUTURAÇÃO DA REPORTAGEM

Adotei dois conceitos para a escolha e desenvolvimento do trabalho: a não linearidade da construção dos conteúdos e a hierarquização dos mesmos. Explico: Não consigo escrever ou produzir algo com uma sequência definida (enquanto escrevia a parte de estruturação de reportagem, lembrei de algo que fica na parte de aprendizados, fui lá, escrevi e voltei pra cá). É assim que se faz, é assim que se pesquisa, que se consome material online, por isso, está publicado em uma plataforma que permite a leitura não linear do material e também o oferecimento de links que possibilitam a navegação em outras páginas, não é necessário estar tudo em um lugar só. Ao mesmo tempo em que não somos lineares, gostamos de hierarquização das coisas, o que ler antes do quê (um dos motivos pelos quais é tão bom ler um livro). Faço isso novamente com a escolha da plataforma, que define com a sua visualização vertical a sequência de leitura.

A reportagem é composta por um texto de abertura e outros cinco tópicos. Quando escrevi o abre, estava lendo o primeiro livro da ‘trilogia de cinco’ obras do Guia do Mochileiro das Galáxias, do Douglas Adams. Além da frase ‘não entre em pânico’ ter sido motivadora, me senti inspirada a escrever de forma alegre e descontraída. Esta é a linguagem que assumi e desenvolvi ao longo do trabalho, que me agrada e diz um pouco sobre a minha maneira de ser. Ao falar das leis e decretos, foi necessário ater-me ao rigor da precisão jornalística, necessária à busca de clareza dos conteúdos.

O primeiro tópico fala do sistema integrado de transporte de Florianópolis, adotado em 2003 e que define a maneira como a locomoção ocorre. Essencial ser tratado no início, pois define a maneira como o sistema se organiza na prática. O segundo tópico fala da implantação da licitação para definição de empresa prestadora de serviço de transporte público urbano de Florianópolis, é onde se encaixa o primeiro vídeo. Nele, entrevistei o diretor de planejamento da secretaria municipal de mobilidade urbana, Vinicius Cofferi, em sua sala no prédio da prefeitura no centro da cidade. A conversa foi facilitada por sua secretária, Aline Andrade, que foi bastante solícita quando pedi ajuda, inclusive para envio de documentos. Em doze minutos de conversa gravada, o secretário contou como tudo funciona perfeitamente bem e como a prefeitura trabalha para melhorar o sistema. Para esta fala, tentei entrevistar o prefeito Cesar Souza, o que não se realizou. Seu assessor de imprensa, João Cavallazzi, garantiu entrevista por telefone, mas não retornou o pedido e deixou de responder e-mails. Achei que o trabalho se completou sem a participação do prefeito e decidi não insistir no pedido e nem tentar por outros meios.

Também entrevistei o diretor da empresa Estrela/Insular Gildo Formento, cuja declaração foi importante para a construção da narrativa do vídeo. A entrevista foi feita na sede das empresas que fica em Capoeiras, na porção continental de Florianópolis. O gerente de qualidade da empresa Transol, Josemar Tagliapietra completa os entrevistados escolhidos, a conversa gravada foi de mais de uma hora, além da visita à garagem da empresa, mesmo local da entrevista, na SC 401. Para este vídeo, as imagens de cobertura foram feitas na UFSC, no TICEN, nos bairros Itacorubi, Canasvieiras e Trindade.

Nesta parte ainda, se encontram os áudios gravados com os usuários do sistema de transporte e os trabalhadores das empresas prestadoras do serviço. No último mês de trabalho, percebi que era essencial trazer a opinião das pessoas diante das mudanças. Foram vinte e uma pessoas entrevistadas, que falam sobre como julgam a qualidade do sistema como um todo.

O terceiro tópico discute a questão do transporte como direito social, de acordo com a proposta de emenda constitucional da deputada Luiza Erundina. Trago e referencio através de um link sua declaração sobre a importância da proposta publicada pela Agência Câmara no dia em que o Plenário aprovou a proposta, 04 de dezembro de 2013. Também faço um resumo do livro Cidades Rebeldes - Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil, que me foi indicado como uma boa referência pelo militante do Movimento Passe Livre que entrevistei. Concordei com a qualidade da indicação e julguei importante trazer o material para incrementar a discussão. Para abrir o capítulo, falo do Programa Tarifa

Social da Prefeitura de Florianópolis, para analisar o que é oferecido como benefício.

O quarto tópico trata das revoltas da catraca em Florianópolis, em 2004 e 2005, com informações do site do movimento, link para o documentário da revolta em Salvador/BA, que motivou o movimento em SC e traz trechos de uma entrevista concedida ao coletivo Maria Tonha por Marcelo Pomar, um dos criadores do Movimento Passe Livre. Trata-se de uma articulação de conteúdos que já estavam disponíveis online e que unidos possibilitam uma reflexão conjunta sobre o tema.

Neste capítulo encaixa-se o segundo vídeo, com a entrevista realizada na UFSC com Jonathan Carvalho, estudante e militante do Movimento Passe Livre, que não fala em nome do movimento, mas traz a sua visão de participante que atua nas frentes de luta pela defesa do direito à cidade e implantação de um projeto de tarifa zero na capital. Foi a primeira entrevista que fiz, com cerca de trinta minutos de conversa que reforçou a ideia do tom que queria dar ao trabalho, um conteúdo mobilizador à reflexão dos direitos e deveres das pessoas, que não são apenas consumidoras passivas do serviço que é prestado, mas agentes transformadores da realidade em que vivem.

O quinto e último tópico traz a discussão sobre mobilidade urbana em Florianópolis, com a apresentação do PLAMUS – Plano de Mobilidade Urbana e Sustentável de Florianópolis, estudo financiado pelo BNDES através de solicitação do governo do Estado. No terceiro vídeo, que faz parte deste tema, entrevisto o coordenador técnico do projeto, Paulo Sérgio Custódio, que trouxe uma visão de especialista externo, que chega a uma

cidade cheia de desafios a serem estudados e solucionados e avalia a situação com um olhar cético diante das estruturas de poder público.

O capítulo é encerrado com a entrevista em texto realizada com Elson Pereira, professor do departamento de geociências da UFSC e candidato não eleito a deputado estadual de Santa Catarina nas eleições de 2014, em 2012 foi candidato à Prefeitura de Florianópolis. Sua fala mostra um contraponto à visão do coordenador do PLAMUS, muito por ser estudioso nativo de Florianópolis e conhecer o contexto de planejamento da capital. Também falou sobre suas candidaturas políticas e ressaltou a importância de um projeto integrado de planejamento.

### 3.2. REDAÇÃO E EDIÇÃO

Os textos foram escritos de forma simultânea (um pedacinho de cada um cada vez que parava para fazer) com as informações coletadas, quando finalizados, foram enviados ao orientador para sua análise, correções e apontamentos para melhorias. A estrutura que escolhi se manteve, foram apontadas pequenas mudanças. Os vídeos também foram produzidos e editados de maneira conjunta, assim como as fotos. Os áudios foram feitos no final do trabalho.

O processo de edição foi demorado e exigiu bastante dedicação: sincronizar os áudios, escolher dois minutos de sonora em entrevista de uma hora, tratar as imagens, harmonizar trilha sonora, inserir imagens de cobertura, conceituar uma vinheta, definir informações para legendas, encontrar o melhor formato para exportar o vídeo, fazer, refazer, tirar, repor e, finalmente, carregar no YouTube, no canal criado para o trabalho:

Transporte como um direito. No momento de carregar todos os conteúdos na plataforma, foram feitos os ajustes finais de texto e edição das imagens.

#### **4. DESAFIOS**

Antes de dificuldades, me deparei com desafios a serem superados, mas que eu já conhecia no momento em que escolhi o formato do trabalho. Trabalhei com vídeo na TV UFSC e me dediquei ao aprendizado sobre fotografia no primeiro ano da graduação. Fiz um estágio por semestre, em áreas diversas e no último ano passei a trabalhar com comunicação institucional, o que fez com que me dedicasse mais ao texto e desenvolvimento de outras habilidades fora do que aprendemos no jornalismo. Para o trabalho final, precisei retomar o convívio com a câmera de vídeo, fotográfica, programa e técnicas de edição e, principalmente, voltar para a rua e encarar as pessoas, tanto as que viam a câmera e queriam reclamar e reclamar sobre o transporte, quanto aquelas que faziam cara feia ao ver a lente a apontada para elas.

Quando contava às pessoas o tema escolhido, muitas vezes recebi como resposta algo como um ‘vish, não vai ser fácil’, ‘que espinheiro, ein’. É um assunto complexo e polêmico, assim como todos os temas relevantes e que impactam diretamente a vida das pessoas. Não tive receio de enfrentar dificuldades, só sabia que o assunto merecia ser investigado. Após analisar os vídeos da TV Folha, parti para uma pesquisa online para delineamento das pautas que tinha escolhido.

A maior fonte de pesquisa foram as matérias publicadas nos jornais diários, que ajudaram e também confundiram. A redação de alguns textos me fez entender, por exemplo, que o processo de licitação para definir a

empresa que iria operar o sistema de transporte público incluía obras para melhoria de mobilidade urbana, como os corredores exclusivos de ônibus e o teleférico que vai ser construído no Maciço do Morro da Cruz. Eu tentava encontrar então, onde, no edital de licitação, isto estava descrito. Não estava. São processos diferentes, verbas diferentes, operadores diferentes. Fazem parte de um mesmo contexto, mas não estão diretamente relacionados.

Também não foi fácil encontrar na internet os documentos do processo de licitação, alguns deles consegui com pedido à secretaria de mobilidade urbana. O acesso deveria ser facilitado, estar disponível no site da prefeitura.

Sobre os equipamentos, tive que reaprender várias coisas, como configuração de modo de gravação da câmera, por exemplo. Usei os equipamentos cedidos pelo departamento, para filmar e fotografar, uma Nikon D90 e D5000 do laboratório de fotojornalismo. Na primeira entrevista, iniciei a conversa filmando em HD, sem me dar conta de que nesta função, estas câmeras gravam o tempo máximo de cinco minutos, o que dificultou a conversa, já que eu precisava reiniciar o modo de gravação. Depois disso, precisei diminuir a qualidade de gravação. No formato menor, de resolução 640x424, a câmera permite a gravação de vinte minutos. Perdi qualidade de imagem, mas foi a solução cabível para o uso do equipamento que tinha disponível. Esta perda de qualidade comprometeu a finalização dos vídeos, por nunca ter trabalhado com este formato, tive dificuldades e precisei de ajuda para conseguir encontrar a melhor maneira de exportação.



Como o laboratório de telejornalismo não tinha microfone lapela compatível, utilizei os gravadores do laboratório de rádio para captação de áudio, precisando sincronizar as mídias no processo de edição.

## **5. APRENDIZADOS**

Acredito que defini a resposta do ‘por que jornalismo?’ em uma aula de políticas da comunicação (essa é pra você, Christo), quando o professor disse que informação é um direito civil, então nossa função jornalística ajuda a atender a este direito, levando informações às pessoas, e informações relevantes. O jornalismo que trago neste trabalho é posicionado, pretender dizer, principalmente, que o transporte é um direito, que é negligenciado pelos prestadores do serviço, mas é função de cada cidadão agir para que a situação melhore e para isso ele precisa ser informado, saber como funciona, quem é responsável pelo quê, com quem pode reclamar e que deve reclamar. Os vídeos foram pensados para fazer parte do contexto do trabalho, mas foram produzidos de maneira a serem compreendidos separadamente, uma vez que estão disponíveis na internet podem ser replicados sem ligação ao especial em si.

Ao longo do processo, fui retomando e aprimorando as doses de aprendizado que recebi durante o curso. Cada professor da graduação fez parte deste trabalho, cada um com contribuições de suas áreas de especialidade. Percebi definitivamente a importância de encontrar as palavras que descrevam exatamente como as coisas são, percorrer os caminhos da construção de sentido dos fatos, e para isso é preciso pesquisar, entender o assunto, não contentar-se com a primeira explicação e não desistir por estar difícil, nada é tão difícil que não possa ser feito.

## **6. AGRADECIMENTOS**

Principalmente, ao curso de Jornalismo da UFSC, por ter proporcionado toda a base de aprendizado para a realização deste trabalho e da minha construção como profissional. Agradeço a cada professor, com seus ensinamentos diversos e nesta etapa final, em especial ao Mauro César Silveira, que com toda a sua presteza e competência, me orientou ao longo do processo de realização do TCC.

Agradeço aos meus pais, que proporcionaram a minha permanência em Florianópolis para que pudesse realizar o trabalho com tranquilidade e aos amigos, que me acompanharam na caminhada.

Para que este trabalho pudesse ser finalizado, foi essencial a contribuição de algumas pessoas, às quais agradeço com muito carinho: Giovanni Bello Neto, Giuliane Gava, José Antônio Hüntemann, Carlos Henrique Guiao, Maurício Frighetto, Aline Andrade, Guilherme Constâncio e Márcio Corrêa Bertuol. Me ajudaram com todo o carinho da amizade.

Agradeço à UFSC, por ter-me proporcionado ensino gratuito e de qualidade, a chance de me desenvolver como cidadã e poder realizar um trabalho como este.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMOUZOU, Koffi Djima. **Qualidade de vida e transporte público urbano: estratégias para melhorar a qualidade do serviço de transporte público urbano por ônibus**. Dissertação (Mestrado) – Fundação Getúlio Vargas, 2000.

ATAVIST. **Our story**. Disponível em: <https://atavist.com/OUR-STORY/>. Acesso em 20.11.2014.

BARBOSA, Suzana. **Produção horizontal e narrativas verticais: novos padrões para as narrativas jornalísticas**. Encontro Anual da Compós, na Universidade Federal do Pará, Belém, 2014.

HARVEY, David. **A liberdade da cidade**. Cidades rebeldes - Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. 2013, Boitempo.

KUCINSKI, Bernardo. **Jornalismo na Era Virtual: Ensaios Sobre o Colapso da Razão Ética**. Editora Fundação Perseu Abramo, 2a. edição, 2004.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Entrevista ao Jornal Notícias do Dia**. Florianópolis, 2010.

MOVIMENTO PASSE LIVRE - São Paulo. **Não começou em Salvador, não vai terminar em São Paulo**. Cidades rebeldes - Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. 2013, Boitempo.

NETO, Edmundo Mendes Benigno. **Por uma história do jornalismo digital: algumas considerações**. Alcar – UFRGS, 2008.

PEREIRA, ELSON. **Transporte como um direito: entender e mobilizar** – entrevista. 2014.

PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS. **Plano Diretor Participativo**, 2014.