

LUIZ DE VASCONCELLOS FERREIRA SOBRINHO

**MOBILIDADE URBANA EM FLORIANÓPOLIS**

DISCURSIVIDADE E PODER

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Departamento de Geociências, do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional e Urbano

**Orientadora:** Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Leila Christina Duarte Dias

FLORIANÓPOLIS  
2012

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Ferreira Sobrinho, Luiz de Vasconcellos  
Mobilidade urbana em Florianópolis [dissertação] :  
discursividade e poder / Luiz de Vasconcellos Ferreira  
Sobrinho ; orientadora, Leila Christina Duarte Dias -  
Florianópolis, SC, 2012.  
148 p. ; 21cm

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa  
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa  
de Pós-Graduação em Geografia.

Inclui referências

1. Geografia. 2. Mobilidade urbana. 3. Transporte  
coletivo. 4. Movimentos sociais. 5. Análise de discurso.  
I. Dias, Leila Christina Duarte. II. Universidade Federal  
de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia.  
III. Título.

Luiz de Vasconcellos Ferreira Sobrinho

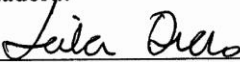
**MOBILIDADE URBANA EM FLORIANÓPOLIS:  
DISCURSIVIDADE E PODER**


Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre em Geografia”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-graduação em Geografia.

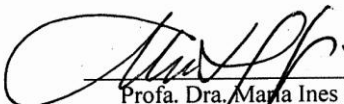
Florianópolis, 19 de setembro de 2012.

\_\_\_\_\_  
Profª. Dra. Ruth Emília Nogueira  
Coordenadora do PPGG/UFSC

**Banca Examinadora:**

  
\_\_\_\_\_  
Profª. Dra. Leila Christina Duarte Dias  
Universidade Federal de Santa Catarina

  
\_\_\_\_\_  
Prof. Dr. Elson Manoel Pereira  
Universidade Federal de Santa Catarina

  
\_\_\_\_\_  
Profª. Dra. Maria Ines Sugai  
Universidade Federal de Santa Catarina



## **Agradecimentos**

Agradeço a prof<sup>a</sup>. Leila Dias por sua postura humana, profissional e acadêmica que tanto contribuíram para minha caminhada.

Aos profs. Elson Pereira e Maria Inês Sugai pelas contribuições no exame de qualificação.

Ao Programa de Pós-graduação em Geografia da UFSC, docentes, técnicos e, especialmente, aqueles que foram meus professores.

Aos funcionários da UFSC, em especial os da Biblioteca Central.

Aos funcionários da Biblioteca da UDESC, quando das greves na UFSC.

Ao Tiago Gonçalves, pelos mapas.

Aos colegas e amigos estudantes da pós e da graduação em geografia da UFSC, não apenas pelas contribuições como pela convivência.

Aos funcionários da Biblioteca Pública Estadual, do 2º Cartório Eleitoral e da Câmara Municipal de Florianópolis, especialmente Nilza Girolla e Márcio de Souza.



“Ninguém entrará na ordem do discurso se não satisfizer a certas exigências ou se não for, de início, qualificado para fazê-lo” (FOUCAULT, 1996, p. 37).





## Resumo

As políticas de planejamento, implantação e gestão de redes de infraestrutura urbana têm se constituído em instrumentos privilegiados de poder e produção espacial. Em Florianópolis, a implantação do chamado Sistema Integrado de Transporte (SIT), em 2003, é exemplar. Apesar das expectativas criadas quanto à melhoria dos serviços, o que se viu foi o aumento no tempo das viagens e a elevação do preço das tarifas. Nesse contexto, as *Revoltas da Catraca*, como ficaram conhecidas as manifestações em torno do transporte coletivo em Florianópolis, acabaram por se tornar referência para movimentos da mesma natureza em diversas cidades brasileiras por terem conseguido, após muita luta, reverter aumentos de tarifas em 2004 e 2005. Diante desse quadro, esta dissertação tem por principal objetivo analisar a discursividade da mobilidade urbana em Florianópolis, especialmente em relação ao transporte coletivo por ônibus, enfatizando sua importância como instrumento de poder. Os discursos foram selecionados de reportagens, editoriais, colunas, artigos e cartas de leitores dos principais jornais de Santa Catarina, além de projetos, leis, jornais de associações e sindicatos, sites e panfletos, buscando expressar a multiplicidade de vozes compreendendo o período entre 1976 e 2011. Trabalhou-se também com documentos e depoimentos da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Transporte Coletivo e aqueles relacionados às ações e projetos que apontam as perspectivas para um futuro próximo. Com base nesse material, posições conflitantes foram identificadas e confrontadas.

**Palavras-chave:** Florianópolis. Mobilidade urbana. Transporte coletivo. Movimentos sociais. Análise de discurso.



## **Abstract**

The planning policy, the implementation and the management of the urban infrastructure networks have been privileged instruments of power and spacial production. The Integrated Transport System (ITS) implementation in Florianópolis, in 2003, is considered outstanding. Despite the expectations concerning the improvement of the existing services, what really happened was the increase in the bus trip time and a raise in the bus fare. As a result, there were some manifestations known as the *Revoltas da Catraca* (Turnstile Demonstration) in Florianópolis. After so much struggle, they succeeded in overturning the public transportation rate increase in 2004 and 2005. These manifestations set the example for movements of the same nature in several other Brazilian cities. The main goal of this essay is to analyse the discursivity of the urban mobility in Florianópolis, specially related to bus transportation, emphasizing its importance as an instrumental power. The speeches were selected from articles, editorials, columns and letters from the most popular newspapers readers in Sta. Catarina. Alongside projects, laws, associations and unions newsletters, websites and pamphlets trying to express the multiplicity of voices of the period comprising 1976 through 2011. Documents and statements from the Inquiry Parliamentary Committee of the public transportation were used for this research, and some others related to actions and projects that link the prospects for the near future. Based on this material, conflicting positions were identified and confronted.

**Keywords:** Florianópolis. Urban mobility. Collective transport. Public policy. Social movements. Discourse Analysis.



## **Lista de figuras**

Figura 1: Florianópolis: localização.....	20
Figura 2: Florianópolis: localização dos terminais urbanos .....	71
Figura 3: “Rumo ao caos” .....	81
Figura 4: “Integração sim! Baldeação não!” .....	82
Figura 5: “Ano passado deu resultado mobilizar! E não amarelar” .....	94
Figura 6: “Meu direito de ir e vir custa R\$ 6,00. Abaixo a tarifa” .....	96
Figura 7: “A polícia apresenta suas armas” .....	97



## SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	17
INTRODUÇÃO	19
Objetivos	23
Estrutura da dissertação	23
1 APRESENTANDO A PROBLEMÁTICA DE PESQUISA	25
1.1 Introdução	25
1.2 Mobilidade urbana: território e poder	28
1.3 Linguagem e poder: uma abordagem discursiva	33
1.4 Dispositivo analítico	42
2 POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS: PLANEJAMENTO OU PLANO-DISCURSO?	45
2.1 Introdução	45
2.2 Planejamento e poder	45
2.3 Planejamento urbano e construção do espaço urbano florianopolitano	50
2.4 Conclusão	67
3 DISCURSOS E CONFLITOS DO TRANSPORTE COLETIVO: UM ESTUDO DE CASO	69
3.1 Introdução	69
3.2 A Lei 034/99	69
3.3 Ressentidos da integração: início do funcionamento do Sistema Integrado de Transporte	79
3.4 As Revoltas da Catraca de 2004 e 2005	84
3.4.1 As manifestações de 2004	84
3.4.2 As manifestações de 2005	93
3.5 A CPI do Transporte Coletivo	103
3.6 A reorganização do Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Florianópolis	108
3.7 Conclusão	110

4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	113
	BIBLIOGRAFIA	119
	ANEXO	135



## APRESENTAÇÃO

*Ando* pela cidade por meio de diversos modos de transporte e, dentre eles, o ônibus é um dos mais utilizados. Seria impossível calcular, em todos estes anos, as horas passadas no interior de veículos muitas vezes com excesso de lotação e nem sempre confortáveis ou em boas condições de manutenção. Isto para não falar daqueles momentos em que a total ausência do serviço me obrigou a realizar muitas caminhadas ou, quando a distância era excessivamente longa, esperar por algumas horas o primeiro ônibus do dia.

Mas a principal motivação para a realização desta pesquisa surgiu em 2002, quando transitava de norte a sul da Ilha de Santa Catarina para ir de um local de trabalho a outro nos *latões*<sup>1</sup> da Insular e da Canasvieiras<sup>2</sup>. Nessa época, cartazes e jornais do sindicato dos motoristas ganhavam as ruas e colocavam em pauta a implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Florianópolis.

A sequência dos acontecimentos ligados ao transporte coletivo na cidade transformou-se numa das maiores vitórias para os movimentos sociais, dos quais, quem utilizava o transporte público, de alguma maneira participou. É na posição de sujeito habitante de Florianópolis e pesquisador iniciante que apresento este trabalho.

---

<sup>1</sup> A expressão *latão* é bastante utilizada em Florianópolis como referência aos ônibus.

<sup>2</sup> Empresas de transporte coletivo municipal de Florianópolis.



## INTRODUÇÃO

No início do século XXI os habitantes de muitas cidades brasileiras têm sofrido as consequências de um modelo de urbanização no qual, um de seus principais pressupostos é a segregação socioespacial. Esse processo promoveu a fragmentação urbana e transformou cidades compactas e de uso misto em verdadeiras colchas de retalho que ampliaram sobremaneira as áreas urbanas. Na tentativa de tornar os centros metropolitanos mais acessíveis, os *planejadores do congestionamento* quase tornaram as cidades inabitáveis e geraram altos custos para a sociedade, tanto em dinheiro, como em tempo e saúde das pessoas (MUMFORD, 1991). As cidades foram cortadas por vias expressas, túneis e elevados, o que incentivou ainda mais o uso do automóvel e ampliou a necessidade de novas áreas de estacionamentos.

Isso acabou por gerar um círculo vicioso no qual, para viver no tempo e no espaço urbano fragmentado e altamente disperso, a utilização do transporte motorizado se tornou uma necessidade da qual as pessoas passaram a depender. O transporte motorizado também foi decisivo para a produção de mais fragmentação e dispersão, aumentando os congestionamentos e tornando-os contraproducentes ao criarem distâncias e obstáculos que só eles podem superar. Atualmente, conflitos sobre os serviços de transporte coletivo ou de massa já são recorrentes não apenas em cidades de grande porte, como também em muitas cidades de porte médio.

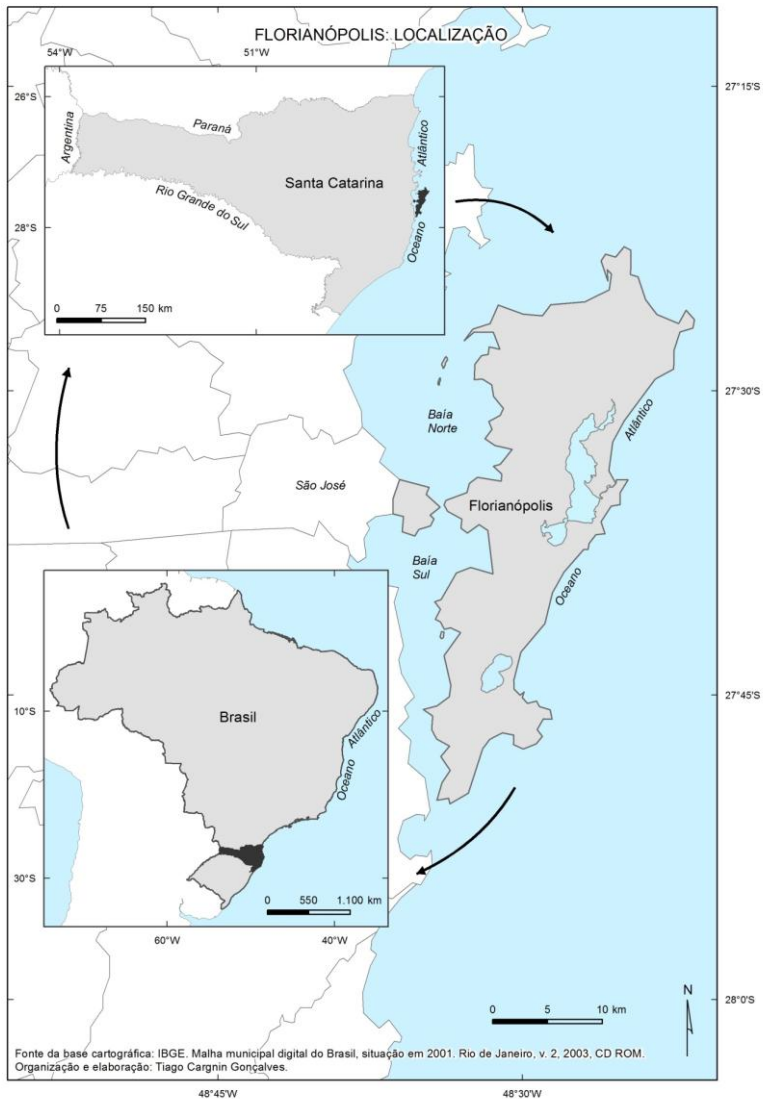
Em Florianópolis (figura 1), principalmente a partir da segunda metade do século XX, o Estado teve participação fundamental no processo de segregação socioespacial por meio da elaboração de planos, implantação de equipamentos urbanos e grandes obras em sistema viário<sup>3</sup>. Isso contribuiu para ampliar a concentração de investimentos nas áreas destinadas aos negócios e à habitação das populações de elevado poder aquisitivo, enquanto uma forte pressão passou a ser exercida para restringir a expansão de moradias de pessoas de baixo poder de consumo. O controle territorial e fundiário possibilitou a especulação imobiliária, delimitou áreas distintas para as diferentes

---

<sup>3</sup> As principais vias são: Pontes Colombo Salles e. Pedro Ivo Campos, Via Expressa (BR-282), Avenida Beira-Mar, Rodovias SC-401, 403, 404, 405, elevador Wilson Kleinubing (conhecido como elevador do CIC), elevador Francisco Dias Velho, aterro do Saco dos Limões para a construção da Via Expressa Sul, túnel profa. Antonieta de Barros, elevador do Itacorubi, elevador do Trevo da Seta e o mais recente, o elevador Carl Hoepcke.

classes sociais, promoveu a verticalização da área central e a expansão urbana.

Figura 1: **Florianópolis: localização.**



Já a partir do final da década de 1970, a forte expansão de atividades ligadas ao setor do turismo, promoveu profundas mudanças socioespaciais no município. Mais uma vez o Estado teve papel importante ao expandir as redes de abastecimento de água, eletricidade e sistema viário. Além de transformar antigas vilas de pescadores em centros de turismo, estes locais passaram a abrigar também grande parte do contingente migratório que tem sido atraído para Florianópolis, aumentando a população e a área urbanizada.

As políticas de planejamento, implantação e gestão de redes de infra-estrutura urbana em Florianópolis têm se constituído em instrumentos privilegiados da produção espacial. Em relação a isso, as transformações no transporte coletivo por ônibus com a adoção de um sistema baseado no modelo do tipo *tronco-alimentador* denominado Sistema Integrado de Transporte (SIT), são exemplares. Apesar das expectativas criadas quanto à melhoria dos serviços, o que se viu foi o aumento no tempo das viagens e a elevação do preço das tarifas. A lógica do novo modelo, que penalizou boa parte da população, parece, por enquanto, privilegiar apenas aos interesses empresariais e políticos. Assim, diversas organizações têm chamado atenção para a grande importância que as decisões e planejamento do transporte urbano em Florianópolis possuem no cotidiano dos moradores do município.

Neste contexto, as *Revoltas da Catraca*, como ficaram conhecidas as manifestações em torno do transporte coletivo em Florianópolis, acabaram por se tornar referência para movimentos da mesma natureza em diversas cidades brasileiras por terem conseguido, após muita luta, reverter aumentos de tarifas em 2003, 2004 e 2005. Diante desse quadro, esta dissertação tem por principal objetivo analisar a discursividade<sup>4</sup> da mobilidade urbana em Florianópolis, especialmente em relação ao transporte coletivo por ônibus, pois, embora haja um consenso discursivo de que o transporte coletivo deva ser priorizado, o que se vê é a continuação de políticas e ações voltadas para o transporte individual motorizado.

A mobilidade dos cidadãos numa cidade depende da posição que cada um ocupa no processo produtivo e do modo de transporte que utiliza. Os conflitos emergentes da mobilidade urbana explicitam relações de poder entre diversos atores (poder público, empresas,

---

<sup>4</sup> Discursividade é a “maneira como, no discurso, a ideologia produz seus efeitos, materializando-se nele. O estudo do discurso explicita a maneira como a linguagem e ideologia se articulam, se afetam em sua relação recíproca” (ORLANDI, 2010, p. 43).

sindicatos, cidadãos, etc.) e delimitam territórios. Qual o poder de cada ator? Qual a autonomia que possuem os cidadãos que utilizam o transporte coletivo? Como o poder público administra os diferentes interesses e estabelece prioridades quanto às políticas para a cidade e o transporte?

A opção por uma abordagem discursiva da mobilidade urbana se baseou na oferta de elementos de investigação dos significados de verdade que particularizam pontos de vista e diferenças sociais. Essa abordagem possibilita a compreensão da linguagem como prática de poder que faz certas explicações parecerem *reais* ou *naturais*, podendo demonstrar como relações mútuas entre grupos de declarações geram significados para construir *verdades* sobre o mundo social e material, informar práticas e argumentações. A investigação da organização dos discursos implica saber: Quem falou? Para quem falou? Em quais circunstâncias e contexto? Animado por quais intenções e projetos?

Discursos são produzidos para determinados públicos por alguém que ocupa uma determinada posição de sujeito, em contextos que incluem tanto circunstâncias imediatas, como também estruturais. Como o que nos importa investigar são os discursos produzidos e circulados no tempo e no espaço dos acontecimentos, optamos por não realizar entrevistas, pois estas ocorreriam em outros contextos e para outro público alvo, que passaria a ser o pesquisador. Embora a correlação entre esses dois contextos possa ser estabelecida, podendo até apontar para outras investigações, neste trabalho decidiu-se focar nos discursos proferidos à época e lugar dos acontecimentos discursivos originais.

Os discursos foram selecionados de reportagens, editoriais, colunas, artigos e cartas de leitores dos principais jornais de Santa Catarina (A Notícia, incluindo o suplemento ANcapital, Diário Catarinense e O Estado) compreendendo o período entre 1976 e 2011, além de projetos, leis, jornais de Associações e do Sindicato dos Motoristas e Cobradores de Florianópolis (Sintraturb), sites e panfletos, buscando expressar a multiplicidade de vozes. Trabalhou-se também com documentos e depoimentos da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Transporte Coletivo e aqueles relacionados às ações e projetos que apontam as perspectivas para um futuro próximo. Com base nesse material, posições conflitantes foram identificadas e confrontadas.

Finalmente, analisar discursos implica também o questionamento de nossos próprios pressupostos e das maneiras como habitualmente damos sentido às coisas. Quando se analisa, também se produz versões, ou seja, “a fala dos analistas de discurso não é menos construída, circunstanciada e orientada à ação que qualquer outra” (GILL, 2008, p.

255). Necessário ressaltar que os discursos utilizados foram selecionados e editados. Embora fidedignos, passaram a fazer parte de outro discurso, o deste trabalho e não representam a íntegra das opiniões. Assim, não se pode afirmar a existência de uma única possibilidade de análise ou interpretação, mas uma análise ou interpretação dentre várias possíveis.

## **Objetivos**

### Geral

Analisar a discursividade da mobilidade urbana em Florianópolis.

### Específicos

- Identificar os discursos dos atores sobre o transporte coletivo em Florianópolis a fim de expressar a multiplicidades de vozes e conflitos.
- Relacionar os discursos entre si e com outros de épocas diferentes.
- Confrontar os discursos com as atuais ações e propostas e suas perspectivas para os próximos anos.

## **Estrutura da dissertação**

Essa dissertação foi dividida em quatro capítulos. O primeiro apresenta a problemática de pesquisa com base nos pressupostos da Análise de Discurso na perspectiva do que Foucault chamou de *acontecimento*, ou seja, elementos por meio dos quais o poder é vinculado e orientado. Para isso procurou-se estabelecer e descrever as relações entre os acontecimentos pautados no transporte coletivo e os de natureza política e institucional, distinguindo-os e diferenciando-os em suas redes e níveis de pertencimento. A fundamentação teórica e o dispositivo analítico utilizados apontam para o jogo de poder e a função que se pode atribuir aos discursos num determinado momento. Como determinado enunciado apareceu, quem falou, qual sua posição de sujeito e qual sua posição institucional? Como os diferentes discursos se relacionam?

Considerando que a produção e organização da cidade resultam do conflito de interesses e do jogo de poder dos atores, o segundo capítulo aborda o papel ideológico das políticas públicas urbanas. Numa

perspectiva teórica, procurou-se problematizar o poder discursivo das políticas públicas, muitas vezes utilizado para encobrir interesses econômicos que movem a maioria dos investimentos públicos. Como exemplo, o capítulo também aborda o papel do planejamento e da atuação do setor imobiliário na construção do espaço florianopolitano.

O terceiro capítulo apresenta e analisa os discursos em torno do transporte coletivo por ônibus em Florianópolis. Para isso, buscou-se evidenciar os recursos de persuasão e as relações de força entre os principais atores envolvidos. Finalmente, o quarto capítulo traz algumas considerações finais sobre os discursos da mobilidade urbana em Florianópolis.



## 1 APRESENTANDO A PROBLEMÁTICA DE PESQUISA

“Mede-se o valor da ideologia pela sua influência histórica nas massas, mas também por seu potencial instrumental, por sua energia reativa, enfim, por sua capacidade de tornar-se força material” (GRISONI e MAGGIORI, 1975, p.896, *apud* SANTOS, 1991, p. 14).

### 1.1 Introdução

O desenvolvimento dos transportes produziu significativas alterações no território e também renovadas dificuldades na sua leitura. A partir da segunda metade do século XX, o poder da velocidade e o aumento da complexidade das trocas passaram a configurar relações entre diferentes escalas, exigindo uma reformulação dos conceitos de espaço e tempo e a valorização da mobilidade e dos sistemas de comunicação.

A importância que os sistemas de transportes assumiram na atualidade suscita reflexões no âmbito de diversas ciências e tornou a temática novamente emergente nas discussões geográficas. O vasto conjunto de abordagens, no qual os transportes se constituem como elemento explicativo da organização espacial, ressalta a necessidade de construção de um quadro teórico que permita consolidar a temática dos transportes como objeto de estudo. Embora o estudo dos transportes não possa nem deva ser dissociado de seu contexto territorial, Arantes e Ferreira (2008) constataram a predominância de abordagens deterministas dos transportes na estruturação e no ordenamento territorial.

“A importância recente das Geografias da Circulação e dos Transportes no entendimento das dinâmicas territoriais configura um quadro complexo de abordagem que não se resume à leitura da relação entre desenho da rede e distribuição dos usos do solo, da população e das atividades económicas. Pelo contrário, o reconhecimento dos limites impostos ao crescimento (emergente em reações territoriais

menos desejadas) exige uma reflexão cuidada sobre os quadros resultantes da alteração das condições de acessibilidade que informe decisões sobre intervenções e acautele efeitos futuros” (PACHECO, 2001, p. 15).

Ao final da década de 1980 e, principalmente nos anos 90, os estudos de Geografia dos Transportes passaram também a incorporar temáticas sociais, culturais e ambientais e vertentes relacionadas ao comércio, turismo e desenvolvimento sustentável, como fundamentos importantes para o entendimento mais amplo desse fenómeno (PACHECO, 2001). No entanto, muito pouco ou quase nada mudou e as cidades continuam a ser planeadas de modo a gerar cada vez mais congestionamentos. A prioridade dada aos automóveis, as deficiências do transporte coletivo, a falta de alternativas ao uso de meios não-motorizados e a ineficiência das políticas públicas continuam penalizando grande parte das populações urbanas brasileiras.

“Os problemas de congestionamento e poluição nos meios urbanos, e a presença de áreas que continuam a clamar por infra-estruturas de transportes que as retire desse (relativo) isolamento, coloca actualmente novas questões em matéria de intervenção sobre transportes. Num quadro de evolução social e económica pautado pela valorização do acesso à saúde, à educação, à cultura, ao lazer ou, na perspectiva da intervenção pública, por princípios de distribuição equitativa de oportunidades, os avanços no âmbito dos transportes e das comunicações significam uma multiplicação das escolhas possíveis, normalmente por via da quantidade e não tanto da qualidade. Entre alguns dos grandes desafios da actualidade, podem contar-se: a desmitificação da ideia de que a resolução dos problemas de procura de transportes se faz através da expansão das redes” (PACHECO, 2001, p. 43-44).

Todavia, o imperativo da superação de distâncias em tempos cada vez menores continua a resultar na criação e desenvolvimento de meios de transportes mais complexos e dispendiosos. Como forma particular de uso do solo, os sistemas de transportes se territorializam de maneira diversificada, especialmente, nas áreas de maior importância e

densidade de ocupação, o que contribui para produzir situações por vezes contraditórias. A melhoria das condições de acessibilidade gera acréscimos de deslocamentos e aumento de congestionamentos, demandando mais transporte. As infra-estruturas e equipamentos públicos urbanos, inclusive os transportes, beneficiam sempre as áreas mais desenvolvidas do território, “porque aí se concentram os argumentos mais fortes para o investimento e sua reprodutividade” (PACHECO, 2001, p. 13). Assim, se os transportes promovem o desenvolvimento, a prioridade dada aos espaços mais desenvolvidos amplia suas vantagens competitivas em relação a outras áreas, aumentando a desigualdade por privilegiar certos grupos.

Nessa perspectiva, este capítulo tem por objetivo apresentar a problemática de pesquisa na perspectiva do que Foucault chamou de *acontecimento*, ou seja, elementos por meio dos quais o poder é vinculado e orientado. No processo de construção do território, o poder é conquistado e mantido com base na multiplicidade de expedientes que cada ator pode mobilizar e dispor, desde o uso de recursos de convencimento até o emprego da força. No entanto, o exercício do poder também passa por canais mais sutis e ambíguos, pois cada um é titular de algum poder e, em certa medida, veicula o poder. Assim, o poder não pode ser apenas concebido em termos negativos (controle, repressão ou restrição), mas deve ser tratado também como possibilitador do estabelecimento de identidades, inclusive entre grupos oprimidos. Não é contra o poder que as lutas nascem, em vez disso, as relações de poder abrem espaço nos campos que as lutas se desenvolvem. É preciso “situar as relações de poder no interior das lutas, e não supor que há, de um lado, o poder e, do outro, aquilo sobre o qual ele se exerceria, e que a luta se desenrolaria entre o poder e o não-poder” (FOUCAULT, 2006, p. 277). O poder circula por meio de práticas sociais discursivamente negociadas em todos os níveis da existência social. Visto dessa maneira, o poder também é produtivo, pois não há poder cuja dominação seja incontornável. O poder produz conhecimento, discurso e resistência.

Nesse contexto, o item *Mobilidade urbana: território e poder* procura ressaltar a necessidade de construção de um quadro teórico que permita tratar a temática dos transportes como instrumento de poder. Tanto pelas diversas possibilidades de ligação física, gestão e controle, como por colocar em jogo relações sociais, as redes de transportes são, por excelência, instrumentos de poder. No item seguinte discutimos as relações entre linguagem e poder com base nos pressupostos da Análise de Discurso para demonstrar como processos de inclusão e exclusão operam por meio do discurso. Como construções sociais, os discursos

tanto fortalecem ou autorizam certas posições, como também enfraquecem ou desautorizam outras. Assim, enquanto alguns significados são aceitos como *conhecimento* ou *verdade*, outros não, e isso não está na essência das palavras, mas na discursividade, ou seja, na maneira como a ideologia produz seus efeitos no discurso. Concluindo o capítulo, apresentamos o dispositivo de análise a ser utilizado, cujo objetivo é demonstrar a necessidade de se considerar a multiplicidade de vozes e estabelecer relações dos discursos entre si e com outros de épocas diferentes.

## 1.2 Mobilidade urbana: território e poder

Do ponto de vista geográfico, a mobilidade urbana é formada pela relação entre mobilidade residencial e os deslocamentos diários da população, principalmente por motivos de trabalho ou estudo, estando, portanto, relacionada também à mobilidade social e econômica. Além disso, os constantes riscos de acidentes, atrasos provocados por congestionamentos ou outros motivos, podem causar grandes prejuízos aos trabalhadores e reduzir o tempo de lazer ou convívio familiar (GEORGE, 1983). “Trata-se, seguramente, de uma das opressões da vida urbana. Ela é tanto mais pesada quanto mais crescem as distâncias e quanto maior é o número de pessoas que participam desse deslocamento” (GEORGE, 1983, p. 195).

O crescimento econômico e o progresso técnico contribuíram para intensificar a presença das redes técnicas urbanas, mas a pergunta é se esta evolução quantitativa vem combinada com mudanças qualitativas, ponto fundamental para a pesquisa aqui proposta. Segundo Santos (1991, p. 24), os “construtores do espaço não se desembaraçam da ideologia dominante quando concebem uma casa, uma estrada, um bairro, uma cidade. O ato de construir está submetido a regras que procuram nos modelos de produção e nas relações de classe suas possibilidades atuais”. Assim, a análise da circulação deve considerar as contradições sociais, “especialmente a tendência do desenvolvimento urbano capitalista em promover a segregação espacial” (VASCONCELLOS, 2001, p. 27).

A produção de espaços segregados é uma das formas de favorecimento da reprodução ampliada do capital e cada indivíduo compra no mercado imobiliário o imóvel e, conseqüentemente, uma localização que lhe for possível. Há territórios servidos de infraestrutura, serviços, amenidades, higiene, *ordem*. É a parte habitada por

aqueles que podem pagar um elevado preço na aquisição do direito à moradia. Em oposição, certas áreas possuem infra-estrutura precária, serviços inexistentes ou deficientes, falta de higiene, *desordem*<sup>5</sup>. É a parte onde, em geral, residem pessoas de faixas de renda mais baixas, muitas vezes ocupando áreas de risco.

No primeiro caso a mudança ocorre com pessoas de elevado poder econômico que buscam alternativas de moradia longe das congestionadas, poluídas e, por vezes degradadas áreas centrais, geralmente em bairros ou condomínios fechados que, entre outros atrativos, oferecem segurança, amenidades ou reconhecimento social. É um processo de *auto-segregação*. Quanto a isso, o relato de Berman (1986) sobre os ideais de ascensão social comuns à sua família e vizinhos na década de 1960 é muito interessante:

“[...] o Bronx de minha juventude estava possuído, inspirado pelo grande sonho moderno da mobilidade. Viver bem significava ascender socialmente e isso, por sua vez, significava mudar-se fisicamente; viver uma existência perto de casa representava não estar vivo. Nossos pais, que haviam se mudado e ascendido da parte baixa do East Side, acreditavam nisso tão devotamente quanto nós – mesmo que seus corações tivessem de se romper quando partíssemos. [...] não havia maneira de um menino ou menina do Bronx evitar o impulso de mudar: ele estava plantado em nós próprios tanto quanto no exterior” (BERMAN, 1986, p. 310-311).

Já no segundo caso, pessoas com poucas possibilidades financeiras se veem praticamente obrigadas a mudar para bairros mais distantes do centro urbano em função da elevação do preço da terra e, conseqüentemente, dos aluguéis nas áreas centrais, quando não é o caso de mudanças compulsórias nas remoções de favelas ou cortiços, por exemplo. É um processo de segregação *induzido*.

No entanto, independente do processo de segregação se constituir em *opção* ou *indução* a demanda por transportes aumenta significativamente, pois há que se considerar a distância entre o local de moradia e os locais para os quais a pessoa necessita se deslocar, seja por

---

<sup>5</sup> Mas não existe sociedade sem ordem, significado, perceptível, legível de imediato. A desordem suburbana oculta uma ordem (LEFEBVRE, 2001).

motivo de trabalho, estudo, comércio, lazer, etc. Assim, a segregação socioespacial urbana não se efetiva apenas com base na segregação residencial, mas sim quando combinada com possibilidades de deslocamentos também desiguais. É da combinação destes dois tipos que a segregação socioespacial se realiza completamente. No primeiro caso, em se tratando de populações de maior renda, há o crescimento de demanda pelo transporte individual, enquanto no segundo caso, utiliza-se, principalmente, o transporte coletivo. Mas há também muitos que não podem pagar o preço das tarifas e são obrigados a percorrer grandes distâncias de bicicleta ou mesmo à pé ou restringir seus deslocamentos, pois a participação dos gastos com transporte no orçamento dessas famílias é muito elevado.

Esse é um dos motivos que leva parte deste contingente populacional a procurar moradias próximas aos centros urbanos e locais de trabalho, mesmo que precárias, como é o caso de favelas ou cortiços. Como o transporte coletivo é custeado pelos passageiros pagantes, uma das mais graves consequências deste modelo é a promoção de um ciclo vicioso de segregação socioespacial e exclusão das pessoas de baixa renda, embora o direito de ir e vir seja muitas vezes aclamado como um dos principais direitos constitucionais dos cidadãos.

“As precárias condições de mobilidade se colocam, assim, como obstáculos à superação da pobreza e da exclusão social para cerca de 45% da população urbana brasileira que tem renda mensal familiar inferior a três salários mínimos. Os motivos da baixa mobilidade têm a ver com as altas tarifas do transporte coletivo urbano em comparação com os baixos rendimentos familiares (que vêm caindo desde 1998) e com graves deficiências na qualidade dos serviços de transporte, sobretudo em termos de frequência (longos tempos de espera), de acesso às linhas e terminais e de segurança” (ITRANS, 2004, p. 04).

O planejamento da Mobilidade Urbana não é feito de maneira integrada ao uso e ocupação do solo e o papel do poder público, quando muito, se resume à tentativa de promover a fluidez dos veículos num trânsito cada vez mais caótico. Todavia, se por um lado, as administrações públicas se veem obrigadas a tentar garantir a fluidez do trânsito frente a uma frota crescente de automóveis, por outro, acabam ampliando o problema ao criar, direta ou indiretamente, dificuldades

para o deslocamento de pedestres, bicicletas e ônibus. Os investimentos, em sua maioria, aplicados em infra-estrutura viária, em detrimento de ciclovias, corredores exclusivos para ônibus e transporte sobre trilhos (metrô, bondes e ferrovias), comprometem boa parte dos orçamentos públicos e reforçam ainda mais a busca por soluções individuais, ampliando a crença de que o automóvel seja a melhor opção de deslocamento (MDT/FNUR, 2009).

#### O espaço urbano

“tornou-se a mercadoria universal por excelência. Como todas as frações do território são marcadas, doravante, por uma potencialidade cuja definição não se pode encontrar senão *a posteriori*, o espaço se converte numa gama de especulações de ordem econômica, ideológica, política, isoladamente ou em conjunto” (SANTOS, 1991, p. 19-20).

O poder permeia toda e qualquer relação humana e sua disputa torna-se mais conflitante numa sociedade competitiva. Resultado de ações conduzidas por um ou mais atores, os territórios são produzidos e apropriados a partir do espaço, revelando relações de poder. O sistema territorial implica noções de limite, dimensão e hierarquia, organizados a fim de se controlar o espaço, podendo “ter por objetivo assegurar para a população o funcionamento no nível ótimo de um conjunto de atividades, ou pode ter por objetivo assegurar o controle da população em nível ótimo” (RAFFESTIN, 1993, p. 154).

“O território é, pois, neste sentido, parte de uma extensão física do espaço, mobilizada como elemento decisivo no estabelecimento de um poder. Ele é assim uma parcela de um terreno utilizada como forma de expressão e exercício do controle sobre outrem. Por meio desse controle é possível a imposição das regras de acesso, de circulação e a normatização de usos, de atitudes e comportamentos sobre este espaço. Este controle do território é a expressão de um poder, ou seja, ele é aquilo que está em jogo em grande parte das disputas sociais, aí incluídas aquelas que disputam um direito à cidade” (GOMES, 2002, p. 12).

O espaço social delimitado e apropriado politicamente enquanto território é o suporte material da existência e indispensável fator de

autonomia dos cidadãos (SOUZA, 2001). De acordo com a organização da circulação, os deslocamentos podem facilitar ou dificultar o uso da cidade, por isso a liberdade de circulação é um dos mais importantes direitos do cidadão. A circulação urbana é uma permanente negociação pelo espaço e pelo tempo que se dá de forma desigual, “a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder” (VASCONCELOS, 1985, p. 20).

Em se tratando de uma rede, o sistema de transportes necessita de planejamento, infra-estrutura e serviços que se expressam hierarquicamente. Por ser uma imagem do poder dos atores dominantes, seu significado está relacionado à interesses políticos e econômicos que interferem no território por seu intermédio. Como instrumento de poder, as redes podem criar não apenas convergências, como também, divergências, em outras palavras, a mesma rede pode proporcionar continuidade e descontinuidade, proximidade e distanciamento. Assim, “a rede faz e desfaz as prisões do espaço, tornado território: tanto libera como aprisiona. É o porquê de ela ser o ‘instrumento’ por excelência do poder” (RAFFESTIN, 1993, p. 204).

Os atores hegemônicos de uma rede podem decidir articular todos ou somente alguns pontos, podendo “decidir ligar certos pontos, assegurando entre eles a continuidade por meio de um sistema de junções ou, ao contrário, impedir que certos pontos sejam ligados entre si, imaginando um sistema de disjunções” (RAFFESTIN, 1993, p. 148). Como a solidariedade física também é social, as hierarquias da rede manifestam o poder de alguns sobre outros e passam a ser objetos de consolidação de uma enorme interdependência entre as demandas capitalistas e a instalação de novas relações sociais, desempenhando um papel fundamental na transformação e funcionamento do sistema urbano (DUPUY, 1984).

Mas mesmo quando os objetivos são comuns, cada ator possui suas próprias representações e a rede real não corresponde a um projeto único, mas resulta do jogo multilateral dos atores em causa. Como o território é expressão do exercício de poder no qual, entre outras coisas, está em jogo uma disputa de classes pelo direito à cidade, é preciso considerar o papel das reivindicações populares na atual configuração da mobilidade urbana em Florianópolis, cuja lógica predominante penaliza boa parte da população e parece, por enquanto, privilegiar apenas interesses econômicos e políticos.



### 1.3 Linguagem e poder: uma abordagem discursiva

A linguagem é tradicionalmente vista como meio de comunicação e de identidade cultural. Todavia, é necessário contextualizá-la frente às relações de poder para melhor compreender seu significado. A linguagem é mediadora da relação entre as pessoas e a realidade e, dessa maneira, articula conhecimentos tanto da linguística como das ciências humanas, objetivando refletir sobre sentidos localizados no tempo e no espaço. Mais que instrumento, “a língua é um recurso, um trunfo, e por consequência está no centro de relações que são, *ipso facto*, marcadas pelo poder” (RAFFESTIN, 1993, p. 98).

O sentido da linguagem não é inerente a si mesmo, pois a linguagem é uma prática de sentidos que interfere no real determinada

“pelas posições ideológicas colocadas em jogo no processo sócio-histórico em que as palavras são produzidas. As palavras mudam de sentido segundo as posições daqueles que as empregam. Elas ‘tiram’ seu sentido dessas posições, isto é, em relação às formações ideológicas nas quais essas posições se inscrevem” (ORLANDI, 2010, p. 42-43).

Diferentemente da Análise de Conteúdo, que procura sentido nos textos em si, a Análise de Discurso não concebe a linguagem enquanto um sistema de transmissão de informação linear, abstrato, transparente e fechado em si mesmo. Em vez disso, ela pressupõe a opacidade da linguagem. Seu objetivo não é o de encontrar um sentido no próprio texto, mas sim, buscar compreender como o texto significa. A língua não é o único código existente na comunicação, ela é um código entre outros e ao se comunicar, as pessoas realizam um processo de significação simultâneo (ORLANDI, 2010).

O discurso é uma prática de linguagem que traz embutida a ideia de movimento. Por seu intermédio, busca-se compreender os sentidos da língua considerando seus aspectos simbólicos, sociais e históricos. Esses sentidos têm a ver não apenas com o que é diretamente expresso, mas também com aquilo que não foi, com o que poderia ser e também com o que foi expresso em outros textos, lugares ou épocas. Não se pode supor, então, que há a materialidade de um lado, a *coisa em si*, e a ideia ou significação de outro, a *coisa para nós*. O que há é um entrelaçamento da matéria e da significação, “a unidade de um ser e de

seu sentido, fazendo com que aquilo que chamamos de ‘coisa’ seja sempre um campo significativo” (CHAUÍ, 2008, p. 21).

É por meio da compreensão dos sentidos produzidos que o texto se relaciona com sua exterioridade, ou seja, suas condições de produção. As condições de produção devem ser consideradas tanto em seu sentido estrito que é o contexto imediato como num sentido amplo que inclui o contexto sociohistórico e ideológico (ORLANDI, 2010). As condições de produção dos discursos compreendem fundamentalmente sujeitos, memória e situação e funcionam de acordo com relações de sentidos, mecanismos de antecipação e relações de força. Discursos e opiniões “são força e as relações entre opiniões são conflitos de força entre os grupos. [...] A opinião que se afirma enquanto opinião, espontaneamente, é a opinião das pessoas cuja opinião tem peso, como se costuma dizer” (BOURDIEU, 1983, p. 180). As diferentes classes sociais

“representam para si mesmas o seu modo de existência tal como é vivido diretamente por elas, de sorte que as representações ou idéias (todas elas invertidas) diferem segundo as classes e segundo as experiências que cada uma delas tem de sua existência nas relações de produção. No entanto, as idéias dominantes em uma sociedade numa época determinada não são *todas* as idéias existentes nessa sociedade, mas serão *apenas* as idéias da classe dominante dessa sociedade nessa época” (CHAUÍ, 2008, p. 87).

Embora os objetos materiais e as práticas sociais existam fora do discurso, nada tem significado fora dele, pois é por seu intermédio que ideias são colocadas em prática. Não há poder que não se correlacione a um campo de conhecimento, nem conhecimento que não constitua relações de poder. Como construções sociais, os discursos produzem tanto processos de centralização e valorização, que fortalecem ou autorizam certas posições, como também de marginalização e exclusão, que enfraquecem ou desautorizam outras. Assim, enquanto alguns significados são aceitos como *conhecimento* ou *verdade*, outros não, e isso não está na essência das palavras, mas na discursividade, ou seja, na maneira como a ideologia produz seus efeitos no discurso.

A ideologia faz parte do funcionamento do discurso e nele se materializa. É por meio da ideologia que a relação entre pensamento, discurso e mundo torna possível a constituição dos sujeitos. Contudo, é

necessário ressaltar que a reflexão sobre a ideologia a partir do discurso não pode ser compreendida como visão de mundo nem como ocultação da realidade, mas sim como um mecanismo estruturador do processo de significação. A linguagem não é apenas mediadora de relações políticas, econômicas ou sociais, pois em toda mediação linguística circula o poder. O poder é inerente a toda relação e “o discurso não é simplesmente aquilo que traduz as lutas ou os sistemas de dominação, mas aquilo por que, pelo que se luta, o poder do qual nos queremos apoderar” (FOUCAULT, 1996, p. 10). Consequentemente, “é preciso considerar o discurso como uma série de acontecimentos, como acontecimentos políticos, através dos quais o poder é vinculado e orientado” (FOUCAULT, 2006, p. 254).

Relações de linguagem são relações de “sujeitos e de sentidos e seus efeitos são múltiplos e variados. Daí a definição de discurso: o discurso é efeito de sentidos entre locutores” (ORLANDI, 2010, p. 21). Assim, analisar discursos não significa desvendar a universalidade de um único sentido, mas procurar iluminar suas condições de produção, seu jogo e seus efeitos, questionando nossa vontade de verdade e restituindo ao discurso seu caráter de acontecimento, suspendendo a soberania do significante (FOUCAULT, 1996). Ideias que

“parecem resultar do puro esforço intelectual, de uma elaboração teórica objetiva e neutra, de puros conceitos nascidos da observação científica e da especulação metafísica, sem qualquer laço de dependência às condições sociais e históricas, são, na verdade, expressões dessas condições reais. Com tais ideias pretende-se explicar a realidade, sem perceber que são elas que precisam ser explicadas pela realidade social e histórica” (CHAUÍ, 2008, p. 19-20).

Como a verdade é inatingível, importa se concentrar sobre questões que abordem a eficácia da sustentação do conhecimento (significados de verdade) e das maneiras pelas quais os significados de verdade são criados no discurso e quais discursos dão a impressão de representar a verdade. Mas, por verdade não se quer dizer o

“conjunto das coisas verdadeiras a descobrir ou a fazer aceitar’, mas o ‘conjunto das regras, segundo as quais se distingue o verdadeiro do falso e se atribui ao verdadeiro efeitos específicos

de poder'; entendendo também que não se trata de um combate 'em favor' da verdade, mas em torno do estatuto da verdade e do papel econômico-político que ela desempenha" (FOUCAULT, 1979, p. 13).

Parte do discurso é direcionada para o estabelecimento de uma versão sobre os fatos frente a versões competitivas, o que ressalta as maneiras pelas quais todo discurso é organizado a fim de se tornar persuasivo. Estratégias de persuasão são usadas para manter um discurso em circulação levando-o a ser considerado válido. O predomínio de certos discursos se apoia sobre duas forças sociais que se reforçam mutuamente: a fonte da declaração, e; métodos socialmente aceitos quanto ao que constitui conhecimento. No primeiro caso, declarações de autoridades, juízes, pesquisadores, jornalistas, representantes de instituições, etc., costumam ser mais facilmente aceitas e tendem a adquirir maior credibilidade. Complementarmente à fonte da declaração, métodos socialmente aceitos como fontes e métodos de conhecimento como estatísticas, imagens, documentos, fotografias, mapas etc. também conferem credibilidade ao que foi dito.

O propósito da utilização de estratégias de persuasão é apresentar um argumento sobre um item que seja aceito pela maioria das pessoas como *sensato*, *não-problemático*, *inquestionável* e aparentemente *natural*. Eles mantêm em circulação discursos que são repetidamente comentados por outros, levando-os a serem considerados válidos. Conseqüentemente, textos que visam a liquidação de oposição à reivindicações especificamente controversas são aqueles que empregam mais claramente essas estratégias de persuasão.

Mas a investigação geográfica já não é enquadrada dentro da busca da verdade e os assuntos e objetos que abrangem a análise geográfica também não são aceitos de maneira acrítica como dados, categorias uniformes ou referências estáveis. A Análise de Discurso desafia as fronteiras convencionais da geografia por permitir uma demarcação de pessoas ou grupos formalmente excluídos. Além de seu poder de nomear e fixar entendimentos específicos temporariamente, o discurso também se refere ao modo como as pessoas reagem a uma maneira específica de pensamento (WAITT, 2005).

Sujeitos têm experiências diferentes para os mesmos lugares e situações, isto quer dizer que, embora existam opiniões convergentes, há tantas visões sobre a sociedade e seus problemas quanto são os sujeitos envolvidos, mesmo que, por muitas vezes, pertençam a grupos sociais

semelhantes. As experiências individuais não podem ser necessariamente generalizadas, contudo fazem parte de uma realidade. As pessoas podem nos dizer muito sobre suas experiências, mas também podem revelar as estruturas sociais subjacentes<sup>6</sup>. Neste sentido, dar voz aos sujeitos permite que os pontos de vista sejam expressos, já que de outra forma poderiam ser silenciados ou excluídos. Lembrando Feyerabend (1989, p. 57), “a variedade de opiniões é necessária para o conhecimento objetivo. E um método que estimule a variedade é o único método compatível com a concepção humanitarista”.

As experiências individuais não podem ser analiticamente separadas das estruturas que formam o contexto dessas mesmas experiências e podem ser usadas para iluminar tanto as estruturas como suas mudanças (WINCHESTER, 2005). Sujeitos e sentidos estão sempre tangenciando o novo, o possível e o diferente, entre o passageiro e o definitivo, num espaço fortemente regido pela simbolização das relações de poder. Neste trabalho, procurou-se compreender as relações entre o político e o linguístico na constituição dos sujeitos e na produção dos sentidos ideologicamente assinalados nos conflitos em torno do transporte coletivo.

A prioridade na utilização de Análise de Discurso residiu sobre as influências que um ou mais textos podem exercer sobre o que as pessoas podem fazer ou pensar pelo desvendar de sua produção, contexto social e público-alvo. Seu principal objetivo é o exame da constituição e circulação do discurso e não a produção de um conhecimento específico ou conhecimento sobre o mundo que seja aceito como *verdade* (WAITT, 2005). A Análise de Discurso “não procura um sentido verdadeiro através de uma ‘chave’ de interpretação. Não há esta chave, há método, há construção de um dispositivo teórico. Não há uma verdade oculta atrás do texto” (ORLANDI, 2010, p. 26).

Portanto, é importante focar na identificação e compreensão de como ideias específicas são privilegiadas como *verdades*, o que requer uma cuidadosa investigação das estruturas discursivas. Estas são as convenções não-escritas que operam para produzir um tipo de

---

<sup>6</sup> As estruturas sociais podem ser definidas como uma relação interna de objetos ou práticas que ocorrem dentro de outras estruturas que se reforçam mutuamente. As estruturas impõem certos comportamentos, mas sob algumas circunstâncias os sujeitos também podem rompê-los, embora seja preciso considerar que o poder e a capacidade de sobrepujar estruturas sociais que os sujeitos possuem é, na maioria dos casos, muito restrito (WINCHESTER, 2005).

consideração de autoridade do mundo, seja ele o ambiente físico, um processo econômico ou diferenças sociais. Uma estrutura discursiva pode ser detectada pela demarcação das fronteiras nas quais cada pessoa pensa ou procede, visando à compreensão

“de como um objeto simbólico produz sentidos, como ele está investido de significância para e por sujeitos. Essa compreensão, por sua vez, implica em explicitar como o texto organiza os gestos de interpretação que relacionam sujeito e sentido” (ORLANDI, 2010, p. 26-27).

A organização do discurso é originada e negociada dentro de um processo social intrincado e complexo. Textos ou declarações são consequências de sentidos produzidos em condições específicas que se apresentam de diversas maneiras, deixando vestígios que devem ser apreendidos pela realização do processo de análise. Nesse contexto, procurou-se demonstrar como relações mútuas entre um grupo de declarações diferentes geram significados para construir *verdades* sobre o mundo social e material, informar práticas e argumentações.

Conforme visto anteriormente, os significados não são estáveis, suas fronteiras fluidas diferem conforme o período, configurando-se e reconfigurando-se continuamente em suas relações. Regulados por meio das práticas, os significados são temporariamente estabelecidos apenas para atingir um determinado propósito num contexto histórico específico. Os sentidos não são intrínsecos à linguagem porque são dependentes e resultam de relações constituídas pelas formações discursivas, ferramenta poderosa para coordenar as relações sociais para um determinado propósito num período específico. No entanto, não se pode pensar as formações discursivas de maneira homogênea, em vez disso, são heterogêneas e constituídas de contradições.

É por meio da investigação das formações discursivas que o processo de produção dos sentidos pode ser compreendido em sua relação com a ideologia. Waitt (2005) se refere às formações discursivas como um conjunto de declarações relativamente limitado por regras que impõem demarcações sobre como pensamentos e declarações são construídas. Elas informam nosso entendimento sobre objetos e eventos e estabelecem os limites que os fazem parecer *reais* ou *normais*. Complementarmente, Orlandi (2010, p. 43) a define como “aquilo que numa formação ideológica dada – ou seja, a partir de uma posição dada

em uma conjuntura sócio-histórica dada – determina o que pode e deve ser dito”.

O significado de um objeto é formado por meio de um padrão de formações discursivas repetidas por meio de inúmeras declarações, imagens, livros e revistas, incluindo conjuntos de ideias, práticas, regras, processos, atitudes e posições subjetivas<sup>7</sup>. No contexto do discurso, os significados não se restringem a uma única palavra, sentença ou textos específicos, mas dependem do resultado de relações entre textos, a intertextualidade<sup>8</sup>. Textos não são significativos individualmente, mas sim por meio de suas interconexões com outros textos e seus diferentes discursos, consumo, circulação e produção. Portanto, a Análise de Discurso deve se referir a uma coleção de textos considerando culturas específicas, época e lugar nos quais são produzidos, pois não há discurso que não se relacione com outros.

“um discurso aponta para outros que o sustentam, assim como para dizeres futuros. Todo discurso é visto como um estado de um processo discursivo mais amplo, contínuo. Não há, desse modo, começo absoluto nem ponto final para o discurso. Um dizer tem relação com outros dizeres realizados, imaginados ou possíveis” (ORLANDI, 2010, p. 39).

---

<sup>7</sup> O sentido específico pessoal de si mesmo é obtido por meio de um processo negociado e não imposto de aculturação de práticas sociais. As posições subjetivas são ativamente trabalhadas pelos indivíduos e associadas a razões de épocas e lugares específicos. Em sua posição subjetiva uma pessoa comunica um entendimento específico sobre o mundo por meio do uso da linguagem, comportamento, vestuário, atitudes e ações, desafiando a noção ocidental convencional do sujeito como um ser autônomo e soberano, um indivíduo completamente dotado de fontes de significados conscientes e independentes. Em vez disso, o sujeito não pode existir fora do discurso. Isto é, as pessoas assumem identidades sociais específicas por meio de seu próprio gênero, classe, sexualidade e etnia, as posições subjetivas produzidas dentro do discurso. (WAITT, 2005, p. 173)

<sup>8</sup> Tanto o intertexto como o interdiscurso mobilizam relações de sentido, no entanto o “interdiscurso é da ordem do saber discursivo, memória afetada pelo esquecimento, ao longo do dizer, enquanto o intertexto restringe-se à relação de um texto com outros textos. Nessa relação, a intertextual, o esquecimento não é estruturante, como o é para o interdiscurso” (ORLANDI, 2010, p. 34).

O imaginário faz parte do funcionamento da linguagem, assentado no modo como as relações sociais se inscrevem na história e são regidas por relações de poder. Ele é constituído em processos que ligam discursos e instituições pelo confronto entre simbólico e político e explicita o modo como os sentidos estão sendo produzidos, permitindo compreender melhor o que está sendo dito (ORLANDI, 2010). Assim,

“não são os sujeitos físicos nem os seus lugares empíricos como tal, isto é, como estão inscritos na sociedade, e que poderiam ser sociologicamente descritos, que funcionam no discurso, mas suas imagens que resultam de projeções. São essas projeções que permitem passar das situações empíricas – os lugares dos sujeitos – para as posições dos sujeitos no discurso” (ORLANDI, 2010, p. 39-40).

Discursos também podem ser analisados segundo critérios de *produtividade* e *criatividade*. Governada por paráfrases, a produtividade “mantém o homem num retorno constante ao mesmo espaço dizível: **produz a variedade do mesmo**” [grifo meu] (ORLANDI, 2010, p. 37). É o que se vê com mais frequência, como por exemplo, na mídia. Por outro lado, a criatividade

“implica na ruptura do processo de produção da linguagem, pelo deslocamento das regras, fazendo intervir o diferente, produzindo movimentos que afetam os sujeitos e os sentidos na sua relação com a história e com a língua. Irrompem assim sentidos diferentes. [...] Para haver criatividade é preciso um trabalho que ponha em conflito o já produzido e o que vai-se instituir” (ORLANDI, 2010, p. 37-38).

Analisar discursos também envolve a exploração da presença ativa da ausência. Segundo Rose (2001, p. 157 *apud* WAITT, 2005, p. 185) “as ausências podem ser tão produtivas quanto as nomeações explícitas; invisibilidade pode ter efeitos tão poderosos quanto a visibilidade”. Os silêncios dos textos não são necessariamente inexpressivos. Ao contrário, os silêncios são muito importantes. Eles frequentemente auxiliam a sublinhar as diferenças sociais entre pessoas por meio do apagamento de etnia, gênero, sexualidade, capacidade



física, entre outros. O discurso dá visibilidade aos campos invisíveis da experiência pessoal, incorporando os contextos sociais.

A história é passível de rupturas e transformações, a língua é sujeita ao equívoco e a ideologia um ritual com falhas que os sujeitos, ao significarem, se significam. Por isso, uma das condições da linguagem é a incompletude: “nem os sujeitos nem os sentidos, logo, nem o discurso, já estão prontos e acabados. Eles estão sempre se fazendo, havendo um trabalho contínuo, um movimento constante do simbólico e da história” (ORLANDI, 2010, p. 37). As regras do que Foucault denominou como *regime de verdade* estão no cerne do processo de exclusão e inclusão que delimita não somente o que pode ser dito como também o que pode ser feito e para quem. Assim, entender o discurso e seus efeitos é imperativo para entender os contextos sociais nos quais eles surgem, pois o conhecimento não opera num vazio social. Não se objetiva, então, a completude em relação ao objeto empírico por entender que ele seja inesgotável, porque todo discurso se estabelece e é visto na relação com outros discursos. Não há discurso fechado em si mesmo, mas um processo discursivo no qual algumas situações podem ser analisadas. Feita a análise, o objeto não se esgota, ele permanece para novas e novas abordagens. Todo discurso é parte de um processo discursivo mais amplo.

Em resumo, a Análise de Discurso oferece elementos para investigar como as *formações discursivas* articulam *regimes de verdade* que particularizam maneiras de ver, diferenças sociais, lugares ou ambientes. Ela possibilita a revelação da linguagem como prática que faz certas explicações parecerem *reais* ou *naturais*, interessando-se por questões de poder. A Análise de Discurso pode ser aplicada em problemas que requerem investigação das consequências sociais do discurso por meio da investigação de como fontes específicas produzem subjetividades e significados sobre as relações sociais entre objetos, pessoas e lugares. Para isso, importa não somente demonstrar como entendimentos específicos sobre o mundo são privilegiados, mas também evidenciar questões de justiça social pela identificação de como os processos de inclusão e exclusão operam por meio do discurso.

## 1.4 Dispositivo analítico<sup>9</sup>

Desfeita a ilusória noção da transparência da linguagem e exposta a materialidade do processo de significação e da constituição dos sujeitos, é necessário construir o dispositivo analítico.

“Esse dispositivo tem como característica colocar o dito em relação ao não dito, o que o sujeito diz em um lugar com o que é dito em outro lugar, o que é dito de um modo com o que é dito de outro, procurando ouvir, naquilo que o sujeito diz aquilo que ele não diz, mas que constitui igualmente os sentidos de suas palavras” (ORLANDI, 2010, p. 59).

Como os discursos são expressos por meio de uma grande variedade de textos escritos, representações visuais e práticas (atos de fala, vestuário, etc.), buscou-se a intertextualidade pelo uso de diversas fontes. Essa abrangência procurou enfatizar o fato de que as formações discursivas emergem de um padrão de declarações que podem ser identificadas pelo cruzamento de diversas fontes, pois cada uma delas é produzida, circulada, apresentada e dirigida a um público-alvo com fins específicos.

Para isso, procurou-se coletar a multiplicidade de vozes e estabelecer relações dos discursos entre si e com outros de épocas diferentes. Foram selecionados textos dos principais jornais de Santa Catarina, como também de sindicatos, projetos, leis, sites, panfletos e relatórios produzidos pelos diferentes atores envolvidos e também os textos da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Transporte Coletivo em Florianópolis. Com base nesse material, posições conflitantes foram identificadas e comentadas.

Para a investigação das condições de produção dos discursos procurou-se identificar a posição de sujeito do autor e seu público-alvo.

---

<sup>9</sup> Orlandi (2010, p. 27) faz uma distinção entre o dispositivo teórico da interpretação e o dispositivo analítico. “Embora o dispositivo teórico encampe o dispositivo analítico, o inclua, quando nos referimos ao dispositivo analítico, estamos pensando no dispositivo teórico já “individualizado” pelo analista em uma análise específica. Daí dizemos que o dispositivo teórico é o mesmo, mas os dispositivos analíticos não. O que define a forma do dispositivo analítico é a questão posta pelo analista, a natureza do material que analisa e a finalidade da análise”.

Além da autoria estar diretamente ligada à produção do que é considerado verdade dentro de um contexto social específico sua investigação é importante porque ela é frequentemente usada para investir os discursos de autoridade. *Quando, onde, como, por que, por quem e para quem* um discurso foi produzido? Essas perguntas situam o contexto original de tempos e lugares específicos e contribuem para a exploração das posições subjetivas do autor. Elas também ajudam a pensar sobre as maneiras pelas quais os autores e suas posições de sujeito estão ligadas para estabelecer e manter efeitos de verdade por meio da produção e circulação dos textos.



## **2 POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS: PLANEJAMENTO OU PLANO-DISCURSO?**

### **2.1 Introdução**

Ainda há quem compartilhe a crença de que os complexos problemas urbanos possam ser solucionados, exclusivamente, através da racionalidade técnica. Todavia, a história das cidades demonstra que esta não é uma tarefa simples. Como construção social, as técnicas não são neutras e nem estão imunes a interesses de determinados grupos, ou seja, é imprescindível considerar as dimensões políticas, econômicas, sociais e ideológicas do planejamento urbano.

Decisões sobre concepções de transporte e mobilidade são, cada vez mais, um problema central de qualquer política de planejamento urbano por interferir diretamente nas possibilidades de crescimento socioeconômico dos cidadãos. Isso pode ser verificado tanto quanto à prioridade dada a cada modo de transporte, como também ao acesso aos financiamentos e decisões sobre o planejamento. Os atos de urbanismo são profundamente desiguais e qualquer decisão deve considerar as vantagens e os inconvenientes para cada grupo.

Contudo, as metodologias utilizadas no planejamento dos transportes urbanos têm sido excludentes em termos sociais e provocado danos ambientais. Apesar da existência de algumas contribuições válidas, os métodos urbanísticos aplicados consideram um ser humano sem condições sociais e culturais específicas e, muitas vezes, não se consideram os conflitos de uma sociedade dividida em grupos e classes sociais. Diante disso, o presente capítulo aborda as políticas públicas urbanas, muitas vezes utilizadas para encobrir interesses econômicos que movem a maioria dos investimentos e como isso ocorreu em Florianópolis.

### **2.2 Planejamento e poder**

Conforme visto anteriormente, a produção desigual do espaço urbano, mais visível em algumas cidades do que em outras, mas quase nunca ausente, e a repartição espacial do capital e dos meios de consumo favorecem a reprodução do capital e interagem com a divisão social. A segregação espacial urbana é uma estratégia de dominação que

viabiliza o controle do processo de produção e reprodução territorial das classes mais influentes no espaço urbano que tem por objetivo a adequação da cidade segundo seus próprios interesses. Nas metrópoles brasileiras,

“a força mais poderosa (mas não a única) agindo sobre a estruturação do espaço intra-urbano tem origem na luta de classes pela apropriação diferenciada das vantagens e desvantagens do espaço construído e na segregação espacial dela resultante. [...] condição necessária para o exercício da dominação por meio do espaço intra-urbano” (VILLAÇA, 2001, p. 45).

Apesar da existência de algumas “contribuições válidas”, alguns métodos urbanísticos consideram um “ser humano abstrato, sem condições sociais e culturais específicas” e, muitas vezes, não se coloca em questão a “natureza conflitante da sociedade, unida e ao mesmo tempo dividida pelos interesses de grupos e de classes sociais” (CAMPOS FILHO, 1992, p. 11). É preciso lembrar também que, qualquer processo de decisão significa renunciar a outras soluções e conseqüentemente a interesses pessoais ou de grupos. As decisões de urbanismo “não poderão satisfazer ao mesmo tempo os proprietários de terrenos e os candidatos às casas, os automobilistas e os pedestres” (LACAZE, 1993, p. 17)

O trânsito é feito por pessoas, dentro de uma dada sociedade, com grandes diferenças sociais e políticas. Assim, a disputa pelo espaço, pelo tempo, pelo acesso aos equipamentos urbanos e pela participação nas decisões de planejamento, tem uma base ideológica e política, dependendo do poder de cada grupo na sociedade. Isso pressupõe a análise das relações de poder na sociedade e a influência de pessoas e grupos tanto nas decisões das políticas de transporte e trânsito, como nas maneiras que as pessoas se apropriam das ruas e dos meios de transporte (VASCONCELOS, 2001).

O planejamento de transportes possui duas dimensões principais simultâneas, interligadas e indissociáveis: técnica e política. Uma atividade é técnica no sentido de utilizar procedimentos racionais, mas ela também é política, no sentido de dirigir a aplicação dessas técnicas segundo os interesses hegemônicos. Quando se trata, porém, de se realizar o planejamento, as metodologias mais utilizadas “têm uma natureza mais quantitativa do que qualitativa, e objetivam fazer

propostas de ampliação da infra-estrutura, mais do que analisar as causas dos problemas existentes” (VASCONCELOS, 2001, p. 11).

Os objetivos de um plano de transportes urbano podem ser diversos, mas não se pode deixar de considerar os custos para sua implantação, sendo “necessário que os objetivos sejam fixados dentro de uma visão sistêmica, isto é, procurando atingir todos os demais sistemas urbanos, agindo de forma integrada com eles, de modo a melhorar a qualidade da vida urbana em todos os seus aspectos” (MELO, 1981, p. 26-27). O planejamento dos transportes urbanos não é estático e deve ser encarado como um processo dinâmico, devendo ser periodicamente reavaliado.

A história do planejamento urbano no Brasil tem demonstrado que a simples existência de legislação ou de Planos Diretores não é suficiente para promover significativas mudanças na estrutura de nossas cidades. É preciso considerar que a produção e organização das cidades resultam do conflito de interesses e do jogo de poder dos atores envolvidos e que, muitas vezes, o papel ideológico do *plano-discurso* encobre o motor que comanda os investimentos urbanos (MARICATO, 2000).

Segundo Villaça (2005), nossa sociedade está “encharcada” com a ideia de que os Planos Diretores são poderosos e indispensáveis instrumentos para a solução dos problemas urbanos, sendo frequentemente apresentados como guardiões do futuro da cidade que apontarão os rumos e tornarão o crescimento mais justo. O autor ainda chama a atenção para a existência de uma crença generalizada de que a persistência da maioria dos problemas urbanos deve-se ao fato de que nossas cidades não têm conseguido aplicar esse “miraculoso” instrumento.

Os fatos também têm demonstrado que a transformação da realidade nas cidades brasileiras não ocorre apenas pela aprovação de leis, por mais avançadas que possam ser.

“Na verdade é a valorização das propriedades fundiárias ou imobiliárias o motor que move e orienta a localização dos investimentos públicos, especialmente na circulação viária. Há uma simbiose entre a abertura de grandes vias e a criação de oportunidades para o investimento imobiliário. Trata-se de obras que são mais *imobiliárias* que *viárias*, no dizer do urbanista Cândido Malta Campos Filho, já que a lógica do seu traçado não está apenas, e às vezes, nem

principalmente, na necessidade de melhorar os transportes, mas na dinâmica de abrir novas frentes (localizações) para o mercado imobiliário de alta renda. Talvez mais do que a lógica da circulação baseada no veículo individual, o que orienta esse tipo de investimento seja a lógica da rentabilidade imobiliária” (MARICATO, 2000, p. 158)

Mas também não se pode supor que haja ingenuidade em acreditar na importância de legislação e de planos diretores como partes do processo de planejamento urbano. É sabido que “ainda prevalece em muitas escolas e órgãos públicos a visão positivista e a concepção do planejamento neutro, implementado unicamente pelo Estado” (MARICATO, 2002, p. 171). No entanto, na medida em que a elaboração do Plano Diretor cria um espaço de debate, de participação popular, de reconhecimento dos conflitos, de formulação de diretrizes, de controle e orientação de investimentos, ele fortalece a construção de um novo processo de planejamento e, portanto, de cidade. Entretanto, é importante lembrar que ao lado de instrumentos legais, a cidade precisa de novos instrumentos de gestão: o binômio legislação-fiscalização parece não ser suficiente e o controle social se impõe. “Além disto, as matrizes de investimento precisam ser repensadas e talvez mesmo invertidas, para que haja coerência entre princípios norteadores do planejamento da cidade e instrumentos para realizá-los” (PEREIRA, 2011, p. 292).

Mesmo como serviço público essencial constitucionalmente garantido, as mudanças nos transportes coletivos urbanos tem tido um caráter muito mais paliativo do que estrutural e ainda necessitam da criação de canais formais de participação. Para isso, é preciso também alterar o jogo de forças dos diversos atores envolvidos. Não se trata de negar ou mesmo desprezar a importância de algumas conquistas, mas criação ou extensão de linhas de ônibus, aumento da quantidade de viagens, implantação do Vale Transporte ou redução dos índices de reajuste tarifário, estão longe de reverter ou alterar o modelo predominante (MDT/FNRU, 2009).

Como procuramos demonstrar até agora, o planejamento urbano não está imune às influências políticas. Contudo, isto não quer dizer que as propostas sejam indiferentes em suas características técnicas e que tudo se resolva politicamente (MARICATO, 2001). O conhecimento de alternativas tecnológicas é decisivo para que “as medidas recomendadas



sejam implantadas em condições de poderem atender às demandas futuras, em boas condições econômicas e de transporte, sem que estas tenham em pouco tempo a sua capacidade esgotada” (MELO, 1981, p. 33-34). Os estudos também devem considerar a redução dos tempos de viagem, melhorias na qualidade de vida da população servida pelo sistema de transporte, redução do ruído, poluição do ar ou número de acidentes (MELO, 1981).

O transporte coletivo possui algumas vantagens potenciais sobre o transporte individual, mas acaba ficando relegado a um plano não prioritário das políticas públicas. Na maioria das vezes, os governos tentam resolver os problemas de transporte urbano “de forma muito tradicional, priorizando mais ainda o transporte individual mediante a construção de novas artérias urbanas” (BRASILEIRO [*et al.*], 2001, p. 276). Além dessa prática ser de curto fôlego para equacionar os problemas de circulação urbana, os incentivos dados ao automóvel destroem formas coletivas de transporte no interesse do lucro. Na definição das tarifas do transporte coletivo “os órgãos competentes se atêm unicamente ao cálculo de seu valor numérico e não ao estudo, implantação e controle de uma ‘estrutura tarifária’ com políticas definidas por seus objetivos sociais e empresariais” (GEIPOT, 1978, v. II:10). Além disso, quem arca com os custos é o usuário.

O planejamento dos transportes urbanos sofre diversas influências, inclusive das medidas tomadas com relação ao uso do solo, à localização das atividades e construção de prédios que possam trazer transtornos à vida urbana em seus múltiplos aspectos.

“O grande relacionamento existente entre os transportes e o uso do solo torna impossível formular as linhas de uma política para os transportes de uma cidade, ou de uma área conurbada, dissociada da localização dos demais subsistemas urbanos. [...] pode-se afirmar que dificilmente serão alcançados bons resultados nos investimentos em transportes urbanos, se os mesmos não forem calcados em planos com proposições de curto, médio e longo prazo, e feitos de forma integrada ao uso do solo, o qual por sua vez deverá ser definido antes da formulação dos estudos de transportes” (MELO, 1981, p. 42).

Independente das estratégias adotadas parece haver certo consenso de que os problemas urbanos e de mobilidade devam ser enfrentados. Todavia, o consenso termina quando se parte para a proposição de ações. A seguir veremos como se deu o planejamento e a construção do espaço urbano florianopolitano a partir da segunda metade do século XX.

### **2.3 Planejamento urbano e construção do espaço urbano florianopolitano**

Em 1950, Florianópolis possuía uma população de 67.815 habitantes (51.317 no Distrito-Sede) e uma frota de 453 automóveis particulares e 87 ônibus (IBGE, 2010 e DETRAN, 2009). O centro da cidade concentrava as principais funções urbanas e o transporte por ônibus o conectava com bairros e localidades do interior da Ilha, mantendo, assim, uma forma predominantemente radial. Nas águas das Baías Norte e Sul, pequenas embarcações ainda dominavam a paisagem de uma cidade que em pouco tempo teria seu espaço adensado e adaptado para o uso do automóvel com a construção de aterros, avenidas, túneis e elevados, iniciando o que Vaz (1990) chamou de segundo período rodoviário.

Nesta década, o Brasil registrava elevadas taxas de urbanização da população e possuía estrutura capaz de planejar, financiar e executar com forte orientação estadocêntrica de desenvolvimento. Juscelino Kubitschek, presidente da República, além de utilizar os recursos já disponíveis, também criou novos fatos, como a construção de Brasília, que passou a servir de modelo para o planejamento urbano na maioria das cidades brasileiras. O país sofreu grandes transformações em seu território orientadas por políticas públicas de integração nacional e regional e aumento da produção industrial, baseadas no desenvolvimento de sistemas de energia, telecomunicações e transportes, este último com base no binômio rodovia-indústria automobilística. A evolução ocorrida neste período permitiu que fatores de produção, trabalho, produtos, mercadorias e capital passassem a ter grande fluidez, o que, na época, contribuiu para criar uma atmosfera de crença no planejamento, desenvolvimento e progresso.

Em Florianópolis, convergindo com as políticas nacionais, o poder público elaborou planos, implantou equipamentos urbanos e executou diversas obras e intervenções viárias de grande porte. Novamente, “as oportunidades decorrentes do próprio papel da cidade

propiciaram os fatores que deram condições para o seu desenvolvimento, angariando recursos e financiamentos do governo federal para obras de base” (LAGO, 1968 *apud* LAGO, 1996, p. 34).

Em 1951, o prefeito de Florianópolis, Paulo de Tarso da Luz Fontes<sup>10</sup>, contratou uma equipe de urbanistas de Porto Alegre (RS), coordenados por Edvaldo Pereira Paiva, da qual também faziam parte Demétrio Ribeiro e Edgar Graeff. Em consonância com seu período histórico, o Plano tanto foi influenciado por pesquisadores da Cepal (SUGAI, 1994), como também possuía forte inspiração funcionalista, seguindo os mesmos princípios do urbanismo modernista preconizado pela *Carta de Atenas*, ao mesmo tempo em que negava a cidade tradicional e histórica (PEREIRA, 2011). Ao “projetar uma cidade com essas características, os técnicos envolvidos se mostram mais comprometidos com suas visões particulares de cidade do que com a compreensão de uma realidade rica em componentes culturais, históricos e complexos” (PEREIRA, [2000?], p. 7).

O Plano Diretor de Florianópolis “designava uma hierarquização das vias de transporte caracterizada por uma via tronco entre o continente e a ilha e determinava a localização de certos órgãos funcionais, como a estação ferroviária, a estação marítima, a rodoviária, o cento cívico, o campus universitário e o estádio esportivo” (PEREIRA, 2011, p. 279). O modelo de urbanização e as transformações urbanas implantadas em Florianópolis, como parte do modelo brasileiro adotado nas décadas de 1960 e 70, “acabou por constituir um perfil populacional com fortes desigualdades sociais, e profundamente segregador no que se refere às diferenças culturais que fugiam do modelo urbano dominante” (CECCA, 1996, p. 171).

Nessa época, Florianópolis vivia o que se chamou de *angústia do atraso*. Havia a sensação de que a cidade era uma pequena capital entre Curitiba e Porto Alegre, sentimento que incomodava muitos ilhéus. Empresários, investidores, artistas e intelectuais consideravam que a cidade não participava da maioria dos eventos em escala nacional, ao contrário do que ocorria com as outras capitais da Região Sul, que já tinham conquistado alguma projeção e importância na rede urbana brasileira (FANTIN, 2000).

Nesta atmosfera, os descompassos existentes entre as proposições do Plano de 1955 e o processo de expansão urbana na década de 1960 produziram constantes alterações na legislação que atenderam interesses

---

<sup>10</sup> Paulo de Tarso da Luz Fontes exerceu mandato de prefeito de Florianópolis de fevereiro de 1951 a novembro de 1954.

econômicos de setores fundiários, imobiliários, construção civil e turismo. Com o objetivo de fazer uma reavaliação do Plano, a Prefeitura de Florianópolis na gestão de Acácio Garibaldi de S. Thiago<sup>11</sup> contratou o Escritório Catarinense de Planejamento (ESPLAN). A frente da ESPLAN estava Luiz Felipe da Gama Lobo d'Eça, um dos principais defensores da idéia de transformar Florianópolis numa metrópole moderna.

O trabalho da equipe coordenada pelo arquiteto e militar Gama d'Eça entre 1967 e 1969, resultou no Plano de Desenvolvimento Integrado da Região da Grande Florianópolis. De acordo com as políticas nacionais de integração e defesa do território brasileiro aplicadas pelos sucessivos governos militares desde 1964, o Plano teve forte conotação ideológica e empregou, em seus fundamentos, uma combinação de princípios geopolíticos com o planejamento urbano modernista. Contribuíram para isto, não apenas a situação político-econômica vivida pelo Brasil e a recente inauguração de Brasília, símbolo do urbanismo Modernista, como também a própria formação de Gama d'Eça.

Ao mesmo tempo em que fazia sua carreira militar no Rio de Janeiro, alcançando o posto de coronel de reserva, Gama d'Eça se formou arquiteto enquanto Brasília era construída. A visão de planejamento de Gama d'Eça encontrou, nas premissas do urbanismo modernista, “as ferramentas para seu pensamento planificador, racionalista e desenvolvimentista, [reafirmando] constantemente, com seus projetos para Florianópolis, seus escritos e seus discursos, os princípios da Carta de Atenas” (PEREIRA, [2001?] p. 06). Apesar desses princípios já estarem presentes no Plano Diretor elaborado pela equipe de Paiva na década de 1950, eles não foram colocados em prática. No caso do Plano proposto pela equipe de Gama d'Eça, estes princípios foram aplicados de maneira mais efetiva e tiveram maior “repercussão sobre o urbanismo de Florianópolis” (PEREIRA, [2001?] p. 08).

Exemplos da utilização e combinação de conhecimentos de geopolítica com princípios do planejamento urbano modernista podem ser identificados no trabalho realizado pela equipe de Gama d'Eça. Segundo Sugai (1994), uma das epígrafes presentes no primeiro volume do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região da Grande Florianópolis é um trecho da doutrina difundida pela Escola Superior de

---

<sup>11</sup> Acácio Garibaldi de S. Thiago governou Florianópolis de janeiro de 1966 a março de 1970.

Guerra. O principal objetivo do Plano de Desenvolvimento Integrado da Região da Grande Florianópolis era a criação de “um pólo de desenvolvimento [...] capaz de equilibrar a atração de São Paulo, de Curitiba e de Porto Alegre, polarizando progressivamente o espaço catarinense e catalisando a integração e o desenvolvimento harmônico do Estado” (Plano, 1971, p. 05 *apud* SUGAI, 1994, p. 100). Para cumprir o objetivo traçado, o Plano previa ações coordenadas em duas escalas: transformar Florianópolis numa metrópole e integrar esta metrópole ao estado de Santa Catarina, priorizando e concentrando nesta área “todos os recursos que o Estado pudesse mobilizar” (Plano, 1971, p. 08 *apud* SUGAI, 1994, p. 100).

Para os autores do Plano, a concentração de investimentos estaduais previstos para Florianópolis só poderiam ser concretizados mediante a

“colaboração de todo o Estado no ingente esforço de salvação da autonomia catarinense, por um convencimento da população metropolitana em particular e de toda a comunidade barriga-verde, por meio do uso de todos os recursos para a divulgação da análise técnica da situação estadual e da validade da linha de ação proposta para a solução do problema” (PLANO, 1971, p. 31 *apud* SUGAI, 1994, p. 100-101)

Este Plano também fundamentou a elaboração do Plano Diretor de Florianópolis<sup>12</sup> e concebeu para a cidade a função de “sede da administração pública estadual e principal centro de negócios, serviços e turismo do Estado” (ROCHA, e SOUZA, 2004, p. 116). Para a equipe do ESPLAN, este objetivo seria atingido por meio de “um significativo adensamento habitacional de classe média e alta nas áreas centrais Insular e Continental, e da caracterização dos municípios continentais como centro de apoio a Capital, concentrando indústrias e populações trabalhadoras” (ROCHA, e SOUZA, 2004, 116).

A exemplo do Plano anterior, elaborado pela equipe de Paiva, e de acordo com políticas de consolidação do transporte rodoviário e da indústria automobilística no Brasil, o Plano propôs a implantação de

---

<sup>12</sup> O Plano Diretor de Florianópolis foi aprovado em 1976 quando Esperidião Amin era prefeito municipal.

uma rede viária hierarquizada<sup>13</sup>, que deveria integrar, principalmente, os municípios de Florianópolis, São José, Palhoça e Biguaçu, que seriam conectados ao restante do estado por meio da BR-282, para Lages e oeste de Santa Catarina, e BR-101 na direção norte-sul.

Além dos investimentos em sistema viário, o Plano previa a criação de um setor Industrial que seria implantado nos municípios de Palhoça, São José e Biguaçu, no eixo da BR-101. Para Florianópolis foram planejados um novo centro urbano no Aterro da Baía Sul e o Setor Oceânico Turístico na costa leste da Ilha. Para estes dois setores, centro urbano no Aterro da Baía Sul e Setor Turístico na costa leste, o Plano previu uma urbanização densa com gabaritos elevados (ROCHA e SOUZA, 2004, p. 115).

A fragmentação do espaço urbano florianopolitano proporcionada pela organização funcional do território e o novo sistema viário que incluía a construção de vias expressas, elevados, túneis e uma nova ponte entre a Ilha e o Continente impuseram novos padrões de acessibilidade e mobilidade. Além de exigir o uso do transporte motorizado, em especial do automóvel, o Plano não possuía proposta para o transporte coletivo, o que agravava ainda mais os problemas dos usuários deste tipo de transporte, em sua maioria, assalariados (PEREIRA, 2006).

Para o Setor Turístico, além do incentivo a hotéis de alta categoria em pontos estratégicos da orla, o Plano propôs a construção de vias-parque e um canal de navegação entre a Lagoa da Conceição e a Baía Sul. Com o turismo sendo elevado à condição de um dos principais meios para inserir Florianópolis no novo circuito econômico-industrial. Estavam definidas as bases de uma política que passaria a orientar, juntamente com a construção civil e a especulação imobiliária, os rumos do crescimento urbano florianopolitano (LAGO, 1994).

Equipamentos como pavimentação de vias, redes de abastecimento de água, eletricidade e outros investimentos, transformaram rapidamente *vilas de pescadores* em *centros de turismo*, ampliando os pedidos de licenças para a construção civil e *habite-se*. Nestes lugares, a população teve seu antigo modo de vida e sobrevivência destituídos e se viu diante de fortes pressões do setor

---

<sup>13</sup> Além dos aterros da Baía Sul, Baía Norte e Saco dos Limões, “essa estrutura incluía as Pontes Colombo Salles e Pedro Ivo, a Via Expressa de ligação da BR-101 à Costa Leste, as Avenidas Beira-Mar Norte e Sul, e um anel de rodovias estaduais (SC-401, SC-402, SC-403, SC-404, SC-405, SC-406) contornando toda a Ilha” (ROCHA, e SOUZA, 2004, p. 115-116).

imobiliário. Gradativamente áreas foram loteadas e urbanizadas, dando lugar à construção de hotéis, pousadas, lojas, condomínios, edifícios e residências, impulsionando também, outras atividades do setor terciário. Como resultado deste processo, poucos proprietários de terra conseguiram se capitalizar e investiram em pequenos negócios como, restaurantes, pousadas, mini-mercados, aluguéis de casas ou lojas durante a temporada de férias. A maioria, no entanto, foi “se descapitalizando e empobrecendo” e na medida em que foram “se desfazendo de suas terras e suas casas” se transformaram em assalariados (LAGO, 1996, p. 61). Esse processo acarretou, também, profundas mudanças nos padrões de mobilidade e acessibilidade destas pessoas na medida em que muitas passaram a ter que se deslocar diariamente até o Centro para trabalhar, estudar ou utilizar serviços urbanos.

Na década de 1970, a

“multiplicação de rodovias [...] tornou o país muito mais dependente do petróleo e seus derivados [...]. O automóvel tornou-se o símbolo do ‘progresso’, através do qual as pessoas ostentavam seu *status*. Nos últimos 30 anos, a frota de automóveis no Brasil cresceu mais de 15 vezes. Quando mais se necessitava de investimentos para garantir o direito de ir e vir à população, o governo brasileiro favoreceu a indústria automobilística multinacional em detrimento do transporte público” (VEDANA e FROTSCHER, 1999, p. 139).

As grandes obras que foram realizadas em Florianópolis na década de 1970, como por exemplo, os aterros das baías Sul e Norte, a Ponte Colombo Salles, a Avenida Beira-Mar Norte e as rodovias para os balneários, entre outras, foram o “coroamento do período do ‘milagre’” (VAZ, 1990, p. 35). Dentre estas obras, Sugai (1994) considera a Via de Contorno Norte-Ilha, mais conhecida como Beira-Mar Norte, construída a partir de 1977, “a mais significativa obra viária do município, [...] com grande importância no processo de organização territorial das classes sociais em Florianópolis” (SUGAI, 1994, p. 119-20).

Segundo normas do DER-SC, o projeto de implantação da Via de Contorno Norte seria “caracterizado por uma via expressa, com três faixas de tráfego por sentido, uma dessas para uso exclusivo de ônibus” (Estudo de Tráfego, 1976, p. 260 *apud* SUGAI, 1994, p. 136), esta

última jamais implantada. Além do considerável aumento do número de linhas e frequência de horários para a área nordeste da cidade, foram implantadas linhas expressas, que passaram a fazer a ligação desta área com o Centro por meio da Via de Contorno Norte (SUGAI, 1994).

Segundo estudo realizado para o dimensionamento da Via Expressa Sul, “deveriam ser estabelecidas estratégias para o desenvolvimento de um sistema eficiente de transportes de passageiros, podendo, inclusive, serem considerados *sistemas de maior capacidade do que o transporte por coletivos (ônibus)*” (Estudo de Tráfego, 1976, p. 351-352 *apud* SUGAI, 1994, p. 137). Em 1975, o automóvel representava 90% do total de veículos que trafegavam pelas ruas de Florianópolis. Enquanto isso, uma frota de 137 ônibus, distribuídos em 46 linhas pertencentes a sete empresas de transporte coletivo municipal<sup>14</sup> transportou em um ano 31 milhões de passageiros “de forma desconfortável e cara para a maioria” (STURDZE e SARTORI, 1976, p. 16). Ainda de acordo com o mesmo artigo,

“os problemas ainda enfrentados pelas pessoas que necessitam de transporte coletivo são idênticos aos de décadas atrás, só que em maiores dimensões: a maioria dos ônibus não é de fabricação recente, a falta de troco prospera de maneira epidêmica, os horários de chegada e saída dos veículos dependem, na maioria das vezes, da lotação excessiva, itinerários que não atendem às reais exigências da população e falta de concorrência para abertura de novas linhas é uma indagação que a própria prefeitura não sabe responder. [...] a população está mais interessada em ônibus que realmente sirvam a comunidade” (STURDZE; SARTORI, 1976, p. 16).

As obras viárias implantadas no município ampliaram a acessibilidade de toda a Região Metropolitana para o núcleo urbano de Florianópolis. A verticalização das construções, o transporte público e o sistema viário foram instrumentos de intervenção da forma urbana que

---

<sup>14</sup> Seis das sete empresas eram sociedades limitadas: Empresa de Transporte Coletivo Limoense Ltda.; Empresa de Transporte Coletivo Estrela Ltda.; Empresa de Transporte Coletivo Taner Ltda.; Empresa Viação Trindadense Ltda.; Empresa Ribeironense Ltda.; Empresa Canasvieiras Ltda. Já a Empresa Florianópolis era uma sociedade anônima.



estenderam “a mancha tentacular pelos vales e pela orla marítima incorporando antigos assentamentos” (VAZ, 1990, p. 36). Aterros, pontes, rodovias e avenidas, consolidaram um modelo de cidade e de deslocamentos baseado no uso intensivo do transporte rodoviário, especialmente do automóvel particular e do ônibus, modos diferentes para classes diferentes.

As transformações no espaço urbano florianopolitano promoveram uma imensa mobilidade residencial, que pode ser dividida em três grandes grupos. O primeiro grupo, formado por funcionários, técnicos, profissionais liberais, professores e outros profissionais de nível médio e superior, originários do Rio Grande do Sul, Paraná e Rio de Janeiro, que vieram trabalhar nas instituições e empresas estatais e particulares que haviam se instalado na cidade, principalmente na Trindade, Pantanal, Itacorubi e Córrego Grande, que passaram a residir nesses e em outros bairros do município. O segundo grupo, constituído por moradores da Ilha de Santa Catarina que, pela elevação dos custos de habitação, se mudaram para o Continente ou áreas da Ilha menos sujeitas à especulação imobiliária, como os morros da Costeira do Pirajubaé. O terceiro grupo, constituído principalmente por famílias de baixa renda vindas de áreas rurais, pequenas cidades ou periferia de algumas cidades catarinenses, também passou a ocupar as encostas dos morros da cidade e o Continente (CECCA, 1996).

Com o Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), instituído em 1974 no governo militar de Ernesto Geisel, foi criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU). Orientada por parâmetros estabelecidos pelo Ministério dos Transportes, a EBTU passou a planejar e acompanhar as operações das empresas e linhas de ônibus. Neste período foram elaborados estudos e planos de transportes urbanos em diversas cidades, aglomerados urbanos e regiões metropolitanas, a exemplo de Maceió, Brasília, Salvador, Fortaleza, Belém e Florianópolis (VEDANA e FROTSCHER, 1999; MELO, 1981; VEIGA, 2004).

Ao final de 1977, foi assinado um convênio para a realização do *Estudo de Transportes Urbanos da Grande Florianópolis*. Incluindo instituições federais, estaduais e municipais, o convênio envolveu Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU), Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), Secretaria de Transportes e Obras do Estado de Santa Catarina e Prefeitura Municipal de Florianópolis. Os trabalhos foram desenvolvidos em três etapas: na primeira foram propostas algumas recomendações para implantação imediata; na segunda foi realizado um estudo do transporte coletivo

(TRANSCOL); e, por fim foi elaborado um Plano Diretor de Transportes Urbanos (GEIPOT, 1978).

De acordo com o levantamento inicial, existiam em Florianópolis sete empresas de transporte coletivo que operavam artesanalmente e apresentavam uma estrutura organizacional rudimentar. Além disso, havia outros fatores inter-relacionados que também contribuíam para tornar a circulação em Florianópolis muito problemática: a precariedade dos transportes coletivos, o crescimento da frota de veículos particulares e a expansão desordenada da área urbana (GEIPOT, 1978).

Quanto à precariedade do serviço de transporte coletivo por ônibus foram constatadas seis causas principais:

- “Ausência de estudos que orientem a criação, remanejamento ou eliminação de linhas de ônibus, percursos e paradas;
- Precária conservação e insuficiente dimensionamento da frota de transporte coletivo, para atender à demanda [...];
- Terminais deficientes;
- Pouca confiabilidade no sistema;
- Inadequação da frequência dos ônibus, especialmente nos horários de pico;
- Deficiência do sistema de informação aos usuários” (GEIPOT, 1978, v. I, p. 15).

O estudo também verificou que, de todos os deslocamentos realizados por ônibus na Grande Florianópolis, “70% deles tinham origem e destino em Florianópolis. Além do centro de Florianópolis, a concentração maior das viagens era polarizada pela Avenida Beira-Mar Norte e pelo centro comercial do Estreito” (VEIGA, 2004, p. 211).

Para superar as deficiências diagnosticadas, foram traçados quatro objetivos principais para o sistema de transporte coletivo:

- “Promover maior integração entre os pedestres e os transportes coletivos, através da localização racional dos terminais e pontos de parada;
- Reduzir os retardamentos sofridos pelos ônibus no Centro Expandido e nos Corredores de Transporte Coletivo;
- Melhorar o atendimento às populações de baixa-renda (cativas do transporte coletivo),

- através de melhoramentos nas vias alimentadoras localizadas na periferia urbana;
- Diminuir o número de transferências” (GEIPOT, 1978, v. III, p. 299).

Quanto às estratégias a serem adotadas frente ao processo de conurbação da grande Florianópolis, foi recomendado pelo Plano Diretor, terceira e última etapa do trabalho, que não deveriam ser tomadas “iniciativas isoladas visando à solução dos problemas de transporte existentes em cada Município” (GEIPOT, 1978, v. III, p. 7). Desta maneira, o sistema de transportes coletivos, proposto pelo GEIPOT estendia-se a “todo o Aglomerado Urbano, recebendo toda a infra-estrutura necessária: terminais, abrigos, sinalização adequada, fiscalização, novo equipamento rodante, etc.” (VAZ, 1990, p. 35-36). Todavia, parte significativa do Plano Diretor de Transportes Urbanos, coordenado pelo GEIPOT, não foi implantada, especialmente no que se refere ao planejamento dos transportes coletivos na escala do aglomerado urbano.

Na década seguinte, outros estudos indicavam a necessidade de uma política tarifária que fosse desenvolvida com os mesmos critérios para os municípios do Aglomerado Urbano de Florianópolis. Em 1986, foi publicado um dos últimos estudos realizados pelo GEIPOT em Florianópolis: *Instruções Práticas para Execução de Pesquisas em Ônibus Urbanos*. Segundo o qual, a

“racionalização dos sistemas de transporte coletivo, especialmente das linhas de ônibus, constitui, hoje, um dos maiores desafios apresentados àqueles que se dedicam ao planejamento dos transportes urbanos. No momento em que a situação econômica do país torna questionável a aplicação de significativos investimentos em infra-estrutura, maior destaque deve ser dado à formação de recursos humanos e à adoção de medidas que, a curto prazo e a baixo custo, possam trazer melhorias aos sistemas de transporte existentes” (GEIPOT, 1986 *apud* VEIGA, 2004, p. 194).

Em 1987, o GEIPOT deixou de existir e o escritório local passou para a EBTU para onde funcionários e técnicos do GEIPOT em Florianópolis foram transferidos. Em 1990, no governo do ex-presidente

Collor, a EBTU foi extinta, seus escritórios foram fechados e toda a equipe demitida (VEIGA, 2004).

Durante a década de 1980, a pressão exercida por diversos setores organizados da sociedade (sindicatos, associações, igreja, movimentos estudantis, etc.) contribuiu para o início da redemocratização política do país e para o surgimento e rearticulação de movimentos sociais e populares. Essa década se caracterizou pela ampliação da dívida pública e elevados índices de inflação e redução de investimentos e financiamentos públicos e privados. Processo que provocou aumento do desemprego, perda do poder de compra dos salários e a deterioração de serviços e infra-estruturas, atingindo todo o país.

Nesse contexto, os principais problemas do transporte coletivo no município de Florianópolis continuavam sem solução, embora os aumentos de tarifas fossem frequentes. Em julho de 1980, matéria publicada pelo jornal *O Estado* sugeria que utilizar o transporte por ônibus era uma aventura e denunciava a frota reduzida, o excesso de lotação, a ausência de serviço noturno e cobertura em muitos pontos, a desorganização e a falta de linhas circulares (FANTINATTI, 1980).

Em 1981, o prefeito Francisco Cordeiro implantou tarifa única para o transporte coletivo de Florianópolis e instituiu *Tarifa Social* para as linhas circulares, chegando a mencionar a criação de um sistema integrado de transporte. A “Tarifa Social é o primeiro e grande passo que Florianópolis está dando com vistas a implantar um sistema integrado de transporte que consiga suprir suas atuais e futuras necessidades” (TARIFA..., 1981, p. 21). Mas em 1984 a tarifa única foi substituída por um sistema de três níveis tarifários tendo por critério a extensão das linhas, classificadas em curtas, médias e longas (VEIGA, 2004).

Ao final da década de 1980, Esperidião Amin assumiu novamente a prefeitura<sup>15</sup>, tendo como principal objetivo “transformar Florianópolis num pólo internacional do turismo e para tanto precisavam modernizá-la ao máximo, recusando o ‘atraso’ que ‘aprisionava’ a capital há tanto tempo” (FANTIN, 2000, p. 62). Apoiado numa forte articulação entre a administração municipal e o setor do empresariado turístico e do comércio, com assessoria direta de empresas de publicidade e de setores da imprensa, Amin consolidou a concepção de desenvolvimento da

---

<sup>15</sup> A campanha que elegeu Esperidião Amin Helou Filho prefeito de Florianópolis em 1988 teve como coordenador Luís Felipe Gama Lobo d’Eça (FANTIN, 2000).

cidade e criou condições para a implantação de várias obras defendidas por Gama d'Eça (FANTIN, 2000).

Esperidião Amin iniciou “um ‘programa de limpeza’ na capital, promovendo, de uma só vez, inúmeras tentativas de despejos nas localidades de *ocupações* pobres, recém instaladas” [itálico no original] (FRANZONI, 1993, p. 45). O prefeito também

“apresentou à Câmara de Vereadores uma série de projetos turísticos de polêmica repercussão política – os quais desencadearam vários protestos públicos formais e informais, assim como a rearticulação, e criação de uma série de grupos contestatórios no município” (FRANZONI, 1993, p. 45).

A divergência de interesses entre “as diferentes forças sociais quanto aos destinos da cidade, [...] produziu uma grande efervescência no campo do movimento social que já vinha se organizando desde a década de 1980” (FANTIN, 2000, p. 62). As ações realizadas por grupos organizados de moradores, pesquisadores, técnicos, ecologistas, estudantes, trabalhadores, parlamentares, entre diversos outros, juntamente com outros fatores, impediram que muitos planos fossem realizados (FANTIN, 2000). Estes grupos e associações começaram a se organizar

“de acordo com as diferenças culturais e sociais desenhadas pelo processo de modernização da Ilha. Estes grupos realizavam, de forma incipiente e localizada, discussões sobre urbanização, conflitos de uso do solo, mecanismos diretos e representativos de participação e qualidade de vida de modo geral. A sua proliferação, no entanto, limitou-se inicialmente às áreas urbanas e, em grande parte, à população migrante que havia se deslocado para a capital” (CECCA, 1996, p. 172).

Apesar de muitas divergências internas e externas no jogo de forças travado na cidade, ganhou força “a idéia de privilegiar o turismo de classe e de qualidade em detrimento do turismo de massa” (FANTIN, 2000, p. 76). Além de reforçar a imagem de uma cidade com elevada qualidade de vida e “conectada aos padrões de modernização tecnológica”, poder público, empresários e publicitários desenvolveram

“uma forte estratégia de marketing para ampliar o turismo e atrair também investimentos internacionais” (SUGAI, 2002, p. 05). Florianópolis se consolidou em “pólo de geração e atração de viagens, com demanda significativa, tanto local como regional e estadual” (BRDE, 1994, p. 2).

Em 1993, o Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF) apresentou uma proposta para um novo Plano Diretor do município. Logo no início do processo de discussão das propostas contidas no Plano houve uma expressiva mobilização popular que, no entanto, foi perdendo interesse em virtude da morosidade no encaminhamento dos trabalhos na Câmara de Vereadores. Na visão de alguns pesquisadores, o plano estimularia ainda mais o uso do transporte individual ao não ter previsto um planejamento urbano combinado com o planejamento de transportes. “Por que esses projetos (plano diretor e de transportes) não são apreciados de maneira entrosada e articulada? É possível planejar a cidade sem uma política de transporte coletivo?” (TEIXEIRA e SCHEIBE, 1996, p. 103-104).

Na gestão de Sérgio Grando (1993 a 1996), estudo da prefeitura novamente verificou o predomínio do transporte individual sobre o transporte público e constatou problemas enfrentados pela população usuária do transporte coletivo dentre os quais:

- “Longos períodos de espera nos pontos;
- Taxa de ocupação excessiva nos horários de pico;
- Frota antiga com idade média de mais de sete anos e em más condições de conservação;
- Grande número de reclamações acerca da qualidade e amplitude do serviço” (CARVALHO, 2004, p. 01).

Com o objetivo de superar alguns dos principais problemas diagnosticados foram realizadas algumas alterações no serviço, a exemplo da reestruturação do transporte no Norte da Ilha, unificação e implantação de linhas, renovação da frota e Programa de transporte nos Morros e Regiões Isoladas, que implantou 12 novas linhas em áreas que concentravam mais de 25.000 pessoas.

Em 1994, além das 98 linhas de ônibus que serviam ao município de Florianópolis, das demais cidades que compõem o aglomerado urbano de Florianópolis (Biguaçu, São José e Palhoça) partiam 76 linhas de transporte coletivo convergindo para o centro da capital,

transportando pouco menos de 52 milhões de passageiros por ano (média de 142.400 passageiros por dia). De 1990 a 1999 o número de passageiros transportados passou de 58,2 milhões para mais de 63,8 milhões de passageiros (média de 173.600 por dia) (CECCA, 1996). Nesse período, relatório sobre problemas socioambientais verificou que Florianópolis enfrentava problemas de transporte e trânsito desproporcionais à sua condição de cidade média. O estudo apontou que estes problemas resultavam da falta de integração e racionalização das linhas, da melhor distribuição dos pontos e idade avançada da frota. Quanto ao trânsito, os principais problemas se referiam a quantidade e a proporção de veículos por habitante. Enquanto Florianópolis possuía em 1991, uma frota de 118.500 veículos, Joinville, com maior PIB e população do estado de Santa Catarina possuía no mesmo ano, um total de 91.235 veículos. Se considerarmos a proporção de veículos por habitantes, aumenta ainda mais a diferença entre Florianópolis e Joinville.

O relatório também alertou quanto ao modelo de cidade construído.

“Estas características da cidade apontam, a curto prazo, para uma saturação do sistema viário, com a generalização dos congestionamentos, e a solução proposta vem sendo a ampliação das vias para possibilitar a recuperação da fluidez, só que as conseqüências desse tipo de solução para o meio ambiente e para a vida urbana são desastrosas [...]” (CECCA, 1996, p. 123).

Em 1996, a inclusão do aumento no gabarito das edificações de doze para dezoito andares, sugerida por alguns escritórios de arquitetura da cidade, provocou uma grande reação contrária e o debate foi retomado com força (FANTIN, 2000). Não bastasse a polêmica acerca do limite adequado para a verticalização das construções no município, especialmente na Ilha de Santa Catarina, outros pontos do plano que estava sendo concebido também foram alvo de crítica. A construção de grandes empreendimentos imobiliários, a *vocação turística* do município, o planejamento urbano e o futuro de Florianópolis como cidade média ou metrópole passaram a ser tema de conversas nas ruas, audiências públicas, mesas-redondas nas universidades e envolveram a participação de populares, líderes comunitários, artistas, intelectuais, políticos, empresários, entre outros (FANTIN, 2000). Embora de uma maneira ainda tímida, “o fortalecimento das organizações civis e das

mobilizações sociais” (SUGAI, 2002, p. 123), gerou uma nova correlação de forças e algumas das reivindicações foram atendidas, incluindo a não elevação do gabarito das construções.

Analisando os investimentos realizados pelo poder público na área conurbada de Florianópolis (Florianópolis, Biguaçu, Palhoça e São José) na década de 1990, Sugai (2002) verificou que a maior parte deles manteve-se no sistema viário<sup>16</sup>. As “repercussões destas obras viárias foram evidentes: expandiram o mercado imobiliário na área central, nos bairros no entorno do campus da UFSC e os empreendimentos turísticos nos balneários ao norte a leste da Ilha” (SUGAI, 2002, p. 125). Nesta década, os balneários do norte da Ilha passaram a ser muito frequentados “por habitantes e por turistas”, resultando na “intensificação da construção civil” e “mudança na forma de vida dos antigos moradores” (VEIGA, 2004, p. 267). A população residente no norte da Ilha aumentou consideravelmente, especialmente nos balneários de Canasvieiras e Ingleses, em parte, pela “boa acessibilidade” da rodovia SC-401 (VEIGA, 2004, p. 267).

A maioria dos investimentos públicos realizados em Florianópolis também se concentrou em algumas áreas do município, especialmente nos bairros habitados por pessoas de elevado poder aquisitivo. Por outro lado, uma forte pressão passou a ser exercida para restringir a expansão de moradias de população de baixo poder de consumo. Neste sentido, várias ações foram executadas, com o objetivo de “impedir a expansão das camadas mais pobres”, seja “através de legislações mais rigorosas ou até pela ausência delas” (SUGAI, 2002, p. 161).

O “controle fundiário estabelecido pelas classes dominantes locais garantiu a definição de políticas públicas compatíveis com a reserva e a especulação imobiliárias e delimitou, precoce e historicamente, áreas isoladas para as diferentes classes sociais” (PIMENTA e PIMENTA, 2002, p. 2). A valorização imobiliária decorrente deste processo expressa, “sob o ponto de vista da classe

---

<sup>16</sup> Os de maior vulto são: Ponte gov. Pedro Ivo Campos em 1991, Via Expressa (duplicação da BR-282 entre a BR-101 e as pontes de acesso à Ilha de Santa Catarina), duplicação da Rodovia SC-401 para o norte da Ilha, elevado gov. Wilson Kleinubing (conhecido como elevado do CIC) em 2000, elevado Francisco Dias Velho (também conhecido como elevado Rita Maria) em 2001, aterro do Saco dos Limões para a construção da Via Expressa Sul, túnel profa. Antonieta de Barros e outras obras deste mesmo conjunto. Destaca-se também a construção do centro de eventos em 1998.



dominante, o sucesso de seu projeto de segregação espacial e a eficiência daquelas ações do Estado” (SUGAI, 2002, p. 126). A política que se tornou hegemônica na gestão das redes em Florianópolis revelou sua importância como instrumento de mercantilização e segregação espacial, de acordo com a estrutura da nova sociedade e consolidou o espaço urbano florianopolitano como mercadoria.

Dado seu grande poder econômico, o setor imobiliário em Florianópolis também exerce grande influência política que pode ser verificada, entre outros, pelos registros oficiais de doações de campanhas eleitorais, um dos principais contextos imediatos das *Revoltas da Catraca* ocorridas em 2004 e 2005 conforme veremos no terceiro capítulo. Constatamos que as empresas adotaram a estratégia de fazer doações para vários candidatos<sup>17</sup>, independentemente de partidos políticos e vieses ideológicos, embora com valores diferentes (quadro 1).

Quadro 1: FLORIANÓPOLIS: DOAÇÕES RECEBIDAS POR CANDIDATOS À PREFEITO				
Ano	Candidato	Total de doações (R\$)	Pessoas jurídicas (R\$) / (%)	Empresas imobiliárias, engenharia ou construção civil (R\$) / (%)
1996	Afrânio Bopré (PT)	174.611,28	65.044,80 / 37,25%	34.600,00 / 19,81%
	Angela Amin (PP)	464.317,41	324.000,00 / 69,77%	137.500,00 / 29,61%
2000	Angela Amin (PP)	573.304,24	548.304,24 / 95,63%	296.500,00 / 51,71%
	Sérgio Grando (PPS)	Sem movimentação		
2004	Dario Berger (PSDB)	1.230.894,27	996.094,27 / 80,92%	281.000,00 / 22,82%
	Francisco de Assis Filho (PP)	467.650,00	408.900,00 / 87,43%	271.000,00 / 57,94%
2008	Dario Berger (PMDB)	1.442.927,00	501.150,00 / 34,73%	264.320,00 / 18,31%
	Esperidião Amin (PP)	892.743,49	183.540,56 / 20,55%	125.000,00 / 14,00%
Organizado pelo autor. Fonte: TRE/SC.				

<sup>17</sup> Consideramos apenas os candidatos com votações mais expressivas.

Além de verificarmos a elevação dos gastos com campanha eleitoral ao longo dos anos, também chamou atenção os valores recebidos pelo candidato Dário Berger em 2004 e 2008. Embora todos os candidatos tenham recebido doações de empresas do setor imobiliário, os candidatos que, proporcionalmente ao total arrecadado, receberam mais doações foram do Partido Progressista (PP), exceto nas eleições de 2008. Neste ano, enquanto Dário Berger (PMDB) arrecadou 18,31% das empresas do setor, Esperidião Amin (PP) angariou 14,00%. No caso de Amin, é interessante fazer mais uma comparação, neste caso com a proporção de arrecadação de seu próprio partido. Em 1996, Angela Amin arrecadou R\$137.500,00, numa proporção de 29,61% em relação ao total arrecadado, na eleição seguinte, houve um salto significativo chegando a mais que dobrar os valores perfazendo mais da metade do total arrecadado. Em 2004, apesar das doações de campanha das empresas do setor imobiliário tenha chegado a 57,94% do total das doações de pessoas jurídicas, os valores caíram um pouco, até que despencaram de vez nas eleições de 2008.

Claro que estas observações dizem respeito apenas e tão somente ao período que vai de 1996 a 2008, para uma análise mais profunda seria necessário uma pesquisa mais extensa sobre as doações de campanhas. Além disso, o cruzamento dessas informações com projetos, obras e leis aprovados tanto pela Câmara Municipal como pelo executivo seria enriquecedor. Como isso seria trabalho para outra pesquisa, fica a sugestão.

De volta a 1996, a vitória de Angela Regina Heinzen Amin Helou<sup>18</sup> para a prefeitura de Florianópolis, reconduziu um dos principais grupos da elite local ao governo do município. Em seus dois mandatos como prefeita, Angela Amin buscou incentivar as atividades dos setores turístico e imobiliário, ao mesmo tempo em que realizou programas de remoção e transferência de comunidades de baixa renda. Numa entrevista à Rede Brasil Sul de Televisão (RBS), em 23 de março de 2000, a prefeita de Florianópolis declarou que a Constituição garantia as pessoas o direito de ir e vir, mas nem por isso, deixaria de utilizar os meios disponíveis para ordenar o crescimento da cidade, a exemplo do que Esperidião Amin já havia feito em seu último mandato. Como um dos principais recursos utilizados para restringir a expansão urbana, especialmente de camadas de população de baixo poder de consumo,

---

<sup>18</sup> Angela Regina Heinzen Amin Helou foi prefeita por dois mandatos consecutivos, governando o município de Florianópolis de janeiro de 1997 a dezembro de 2004.

prefeitura e empresas de distribuição de água e energia firmaram acordo para não conectar às suas respectivas redes novas edificações que não possuíssem todas as licenças e documentos exigidos, contribuindo para o aumento da desigualdade social e segregação espacial (SUGAI, 2002).

## 2.4 Conclusão

Na medida em que passa a governar movimentos e ações por meio de sua capacidade de se materializar, repartir a cidade e estabelecer as conexões de acordo com a lógica hegemônica, a técnica adquire um caráter social e influencia o espaço urbano. A organização de objetos técnicos é expressão espacial de poder que revela o controle de uma classe sobre outra. Esse controle pode ampliar a degradação da qualidade do ambiente urbano e da vida de seus habitantes provocando mudanças profundas no cotidiano das pessoas.

Conforme visto, a mobilidade urbana é influenciada e influencia o desempenho de outros setores e afeta diretamente o cotidiano dos cidadãos e suas possibilidades de crescimento socioeconômico tornando as políticas de transportes um problema fundamental das políticas urbanas, pois o uso dos equipamentos está subordinado às facilidades ou dificuldades de deslocamento das pessoas.

Como parte do sistema produtivo, as pessoas precisam circular entre diferentes lugares: do trabalho para casa e desta para o comércio; a escola; a praia; etc. Por estas razões, decisões sobre as concepções de transporte afetam diretamente o cotidiano dos cidadãos. Os hábitos cotidianos são imprescindíveis para a criação de sentimentos de pertencimento e apropriação do espaço e do ambiente mais próximo. No entanto, inseridas na lógica de produção capitalista, as políticas públicas acabam servindo à acumulação e expansão dos capitais reproduzindo desigualdades e orientando um crescimento urbano ineficiente e excludente. No caso dos transportes, a infra-estrutura de circulação, a indústria automobilística e as empresas de transporte coletivo desempenham papéis essenciais.

No caso dos deslocamentos urbanos, o modelo que privilegia o uso do transporte individual é oneroso econômica e ambientalmente. Problemas como engarrafamentos, acidentes, poluição e aumento da necessidade de investimentos em sistemas viários, entre outros, penalizam, mesmo que diferentemente, toda a sociedade. Diante deste quadro, o transporte coletivo por ônibus possui algumas vantagens. As possibilidades de deslocamentos que os ônibus podem oferecer em áreas

urbanas, aliadas a uma necessidade relativamente pequena de investimentos iniciais e um dos mais baixos custos frente à quantidade de passageiros transportados por quilômetro, reduz o espaço ocupado nas vias públicas e o consumo de combustíveis em relação ao transporte individual.

Mas apesar de suas vantagens potenciais, o transporte coletivo por ônibus em Florianópolis ainda não proporciona um serviço eficiente aos cidadãos. As decisões sobre itinerários, distribuição e frequência do quadro de horários das viagens e o preço das tarifas, não apenas reduzem a autonomia dos que utilizam este transporte, como também acabam por incentivar o uso do transporte individual.

Verificou-se que o serviço de transporte coletivo em Florianópolis vem provocando muitos transtornos aos usuários há várias décadas, tanto em relação ao preço da tarifa como à precariedade do serviço prestado, enquanto isso, a frota de automóveis no aglomerado urbano de Florianópolis não parou de crescer. Por outro lado, alguns estudos para implantação de obras viárias realizados na década de 1970, já estabeleciam a necessidade da implantação de estratégias para o *desenvolvimento de um sistema eficiente de transportes de passageiros*. Nesta mesma década, o Geipot considerava: a precariedade dos transportes coletivos, o crescimento da frota de veículos particulares e a expansão desordenada da área urbana, como principais fatores para tornar a circulação em Florianópolis muito problemática, propondo, então, um sistema de transportes coletivos para todo o aglomerado urbano.

As políticas públicas deveriam recuperar a unidade do fragmento e do descontínuo, contudo, muitas soluções não levam em conta os custos financeiros, energéticos e sociais, tornando-se praticamente imutáveis no tempo e no espaço. A cidade continua a ser concebida em funções isoladas e segregadoras. Como espaço e sociedade não são homogêneos, instaura-se “uma privatização geral da cidade, não a favor dos habitantes, que não dispõem mais de nenhum espaço de apropriação, mas sim em favor dos organismos responsáveis pela gestão urbana” (HUET, 1986/87, p. 85). Com o objetivo de exemplificar essa situação trataremos, no próximo capítulo, dos principais conflitos em torno do chamado Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Florianópolis desde seu planejamento, implantação e funcionamento, especialmente em relação às manifestações populares ocorridas em 1999, 2003, 2004 e 2005.

### 3 DISCURSOS E CONFLITOS DO TRANSPORTE COLETIVO: UM ESTUDO DE CASO

“A cidade não é uma máquina que deva funcionar com fluidez, é uma comunidade humana”  
(Raymond Ledrut).

#### 3.1 Introdução

Este capítulo apresenta e analisa as condições de produção de alguns discursos e conflitos em torno do transporte coletivo por ônibus em Florianópolis, como exemplo da materialização do papel ideológico das políticas públicas discutido anteriormente. Para isso, buscou-se evidenciar os recursos de persuasão e as relações de força entre os principais atores envolvidos procurando-se estabelecer e descrever os acontecimentos pautados no transporte coletivo, distinguindo e diferenciando suas redes e níveis de pertencimento procurando evidenciar a função do que foi dito no momento dos acontecimentos. Como determinado enunciado apareceu? Quem falou? Qual sua posição de sujeito e qual sua posição institucional? Como os diferentes discursos se relacionam?

No primeiro item nos dedicamos aos conflitos em relação à discussão e aprovação da lei 034/99. Em seguida, trataremos do início do funcionamento do SIT, enfatizando a reação popular frente às incoerências encontradas no conceito de *integração* do sistema. Já o item 3.4 destaca as manifestações populares contra os aumentos de tarifas de ônibus em Florianópolis nos anos de 2004 e 2005, que, além de marcantes para a cidade, se tornaram referência para movimentos semelhantes em outras cidades brasileiras pelas vitórias conquistadas. Finalmente, tratamos da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), criada para investigar a situação do transporte coletivo em Florianópolis e das alterações executadas no SIT.

#### 3.2 A Lei 034/99

Embora desde a década de 1980 algumas menções para a implantação de um sistema integrado de transporte coletivo em Florianópolis e região já houvessem sido realizadas, o chamado *Sistema Integrado de Transporte* de Florianópolis (SIT) começou a ser concretizado a partir de 1997 com a eleição de Angela Regina Heinzen

Amin Helou à prefeitura de Florianópolis. Nesse ano, por meio do **Programa Federal de Racionalização da Frota de Ônibus Urbano**, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) passou a estimular a implantação de sistemas de transporte coletivo nos quais as principais diretrizes para obtenção do financiamento eram a elaboração de projetos com base no uso da racionalidade, da técnica, da informação e ampliação da produtividade do transporte. Como ocorreu seu planejamento? Quem dialogou com quem? Não faltam evidências de que os habitantes de Florianópolis foram os principais excluídos, como alguns setores da sociedade vinham alertando, e isto se confirmou a partir do momento em que o sistema começou a tomar sua forma jurídica.

O texto da mensagem 100/98, que integrou a justificativa do “Projeto de Lei Complementar que Dispõe Sobre o Sistema de Transporte Coletivo no Município de Florianópolis” e resultaria na polêmica Lei 034/99 (base legal para a materialização do sistema), fazia a argumentação em defesa do novo modelo:

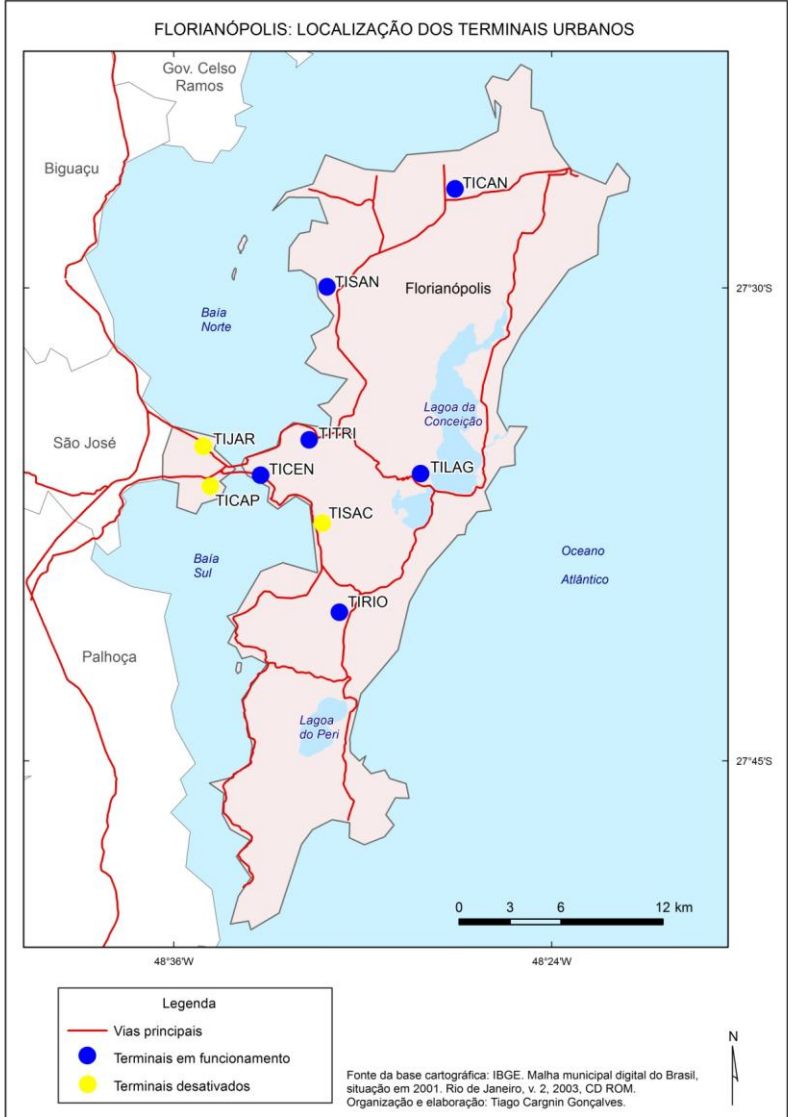
“este Projeto de Lei, no sentido amplo, apresenta a possibilidade de utilização de alternativas tecnológicas que atendam o interesse público e, além disso, observa as diretrizes gerais de planejamento global, notadamente no que se refere ao uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico, cujo objetivo é proporcionar aos usuários a mais ampla mobilidade e o acesso a qualquer parte da cidade no menor tempo e custo possível, com absoluta segurança, através de um serviço adequado. Para tanto, estabelece priorização do transporte coletivo sobre o privado, principalmente no que se refere à ocupação do sistema viário e à manutenção das vias” (PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 1998).

E complementava afirmando que o Sistema Integrado de Transportes (figura 2) foi projetado para

“oferecer à nossa população tecnologia de ponta, tanto na sua concepção, arrojada na forma e segura nos conceitos, como na infra-estrutura, que inclui veículos, terminais de integração e abrigos de ônibus. Esse projeto representará um salto na

qualidade e na produtividade do serviço de transporte” (PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 1998).

Figura 2: Florianópolis: localização dos terminais urbanos.



O uso de expressões que procuram denotar grande complexidade e conhecimento técnico como: *alternativas tecnológicas que atendam o interesse público; proporcionar aos usuários a mais ampla mobilidade e o acesso a qualquer parte da cidade no menor tempo e custo possível, com absoluta segurança, através de um serviço adequado, e; oferecer à nossa população tecnologia de ponta*, entre outros deste tipo presentes na justificativa do polêmico projeto “veiculam mais ideologias implícitas que racionalidades reais” (LACAZE, 1993, p. 16).

Preocupados com possíveis demissões que a nova organização do transporte poderia causar aos trabalhadores do setor, dirigentes do Sindicato dos Motoristas e Cobradores de Florianópolis (Sintraturb), na época Sindimoc, deram início a uma série de ações que questionavam as mudanças a serem implantadas. O sindicato caracterizava a relação entre poder público e empresas de transporte coletivo como uma “caixa preta”. “Sob o ar refrigerado dos gabinetes fechados, Prefeitura e empresários tomam decisões que afetam a vida de milhares de pessoas. Sem transparência, sem participação popular, sem democracia” (TRANSPORTE..., 1997, p. 01). O sindicato dos trabalhadores

“não é contra alterações que melhorem o transporte coletivo de Florianópolis. Pelo contrário, o Sindimoc entende que um transporte de qualidade só traz vantagens e melhora a qualidade de vida de todos.

O que o Sindicato questiona são as decisões tomadas em gabinetes fechados, sem envolver todas as partes interessadas. Decisões que podem trazer desemprego em massa e, de um lado melhorar o trânsito da cidade, mas de outro aumentar a pobreza, a miséria, a criminalidade. De um jeito ou de outro a cidade sairá perdendo. É por isso que este debate tem que envolver não só a Prefeitura e os empresários, mas também os trabalhadores e a população. A cidade é de todos e não só de uma minoria” (MUDANÇAS..., 1997, p. 04).

Nesse ambiente de desconfiança, o projeto de lei 059/98, imprescindível para a implantação do sistema, deu entrada na Câmara de Vereadores no dia 20 de novembro de 1998. Como isso ocorreu um dia antes do recesso parlamentar, o projeto não foi apreciado pelos



vereadores. No entanto, no ano seguinte, logo no primeiro dia do novo ano legislativo, o projeto passou a tramitar em caráter de urgência, provocando muitos protestos por parte dos vereadores de oposição ao governo. O jogo de forças que passou a ser travado envolveu, principalmente, dois grandes grupos: um, representado por associações de moradores, sindicatos de trabalhadores, movimento estudantil e partidos de esquerda; outro, representado pelo governo municipal, partidos de sua base de apoio e sindicatos patronais.

Para o vereador Lázaro Daniel (PT), presidente da Comissão de Viação, Transporte, Obras Públicas e Urbanismo da Câmara Municipal de Florianópolis, o encaminhamento do projeto em regime de urgência contrariava a Lei 8.666/96, que obrigaria a abertura de licitação pública. Ele também teceu críticas em relação à atuação da Comissão de Justiça da Câmara que não levou em consideração o parecer de sua própria assessoria jurídica, “o projeto proposto fere a legislação federal quando impede que haja nova licitação [...], a Comissão de Justiça não considerou esta ilegalidade e mantém a proposição da votação em regime de urgência do projeto” (ELTERMANN, 1999a, p. 03).

Além disso, o vereador também criticou as alterações previstas na composição do Conselho Municipal de Transportes que reduziria a participação de sindicatos, entidades de classe e associações de moradores. Remetendo à ideia de *caixa-preta*, declarou: “Do jeito que foi encaminhada, parece que esta Lei foi feita exclusivamente pelos próprios empresários e os usuários do transporte coletivo ficam à parte do andamento deste processo”. Ainda segundo o vereador, o projeto deveria ser analisado em tempo normal e com apoio da população, “que é a maior interessada no assunto. Temos que, antes de mais nada, ouvir os usuários do transporte coletivo” (ELTERMANN, 1999b, p. 03).

Além da liberação do financiamento concedido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a construção dos terminais de ônibus a cargo da iniciativa privada em áreas desapropriadas pela prefeitura, um dos principais motivos do encaminhamento do projeto em regime de urgência era sua vinculação com obras de dois elevados (Vítor Kleinubing e Rita Maria) que foram incluídos no projeto, o que também foi contestado pelo Sintraturb:

“Mais do que viadutos, elevados, sistemas integrados e outras obras que exigem investimentos pesados, mas que resolvem apenas temporariamente os problemas e são voltados para uma parcela da população, é preciso discutir a

dinâmica de funcionamento da Grande Florianópolis.

A região não pára de crescer com mais gente e mais carros circulando. Obras viárias, com seus custos altíssimos, são meros paliativos. Houve uma época que apenas uma ponte dava conta do movimento entre Ilha e Continente. Logo foram necessárias duas, depois três e daqui a pouco serão quatro, até não se conseguir mais ver o mar. O mesmo ocorre com avenidas, aterros, etc.

Assim, a solução para o trânsito e para a melhoria da qualidade de vida passa necessariamente por um debate mais amplo, em que se privilegiem meios coletivos de transporte, eficientes e de qualidade, além de se discutir a própria dinâmica e os horários de funcionamento da cidade” (DINÂMICA..., 1998, p. 04).

Em fevereiro de 1999, num clima tenso e em meio a manifestações contrárias de vereadores de oposição e manifestantes que atiraram ovos e moedas nos vereadores o projeto foi posto em votação e aprovado<sup>19</sup>. À pedido do então presidente do legislativo municipal, vereador Paulo Ávila da Silva (PFL), a polícia militar impediu a entrada de pessoas no plenário da Câmara, o que gerou fortes protestos e culminou em confrontos entre polícia e manifestantes. Enquanto os manifestantes atiraram mais tomates, a polícia militar lançou bombas de gás lacrimogêneo e de efeito moral provocando ferimentos em algumas pessoas, dentre elas o vereador Márcio de Souza (PT) e Thiago Gaspar, fotógrafo do jornal *O Estado*, atingidos por fragmentos,

---

<sup>19</sup> “O Ministério Público de Santa Catarina entrou com recurso extraordinário no Supremo Tribunal Federal pela derrubada da Lei Complementar Municipal 34/1999, que manteve por dez anos e sem licitação a concessão para as empresas que hoje operam o transporte coletivo de Florianópolis. Segundo o procurador de Justiça Gilberto Callado de Oliveira, coordenador do Centro de Apoio do Controle da Constitucionalidade (Ceccon), esta ação faz parte do programa de combate às leis municipais permissivas de concessões e permissões de transporte coletivo, implantado no ano passado. Com esta ação, outros municípios como Joinville e Blumenau, que também respondem a ações de inconstitucionalidade interpostas pelo MP/SC no que tange às renovações sem licitação dos contratos de transporte, também poderão ser afetados” (**Informativo eletrônico semanal**. Ano III – Número 42 – 20 de outubro de 2005. Disponível em: <[www.mauropassos.com.br](http://www.mauropassos.com.br)>. Acesso em: 22 out. 2005).

respectivamente, no olho e na perna. O advogado Luís Hamilton Moura Ferro, ao tentar defender o estudante M. S. M., de 15 anos, que ameaçava jogar um tomate nos policiais, teve o braço quebrado por pancadas de cassetete (ELTERMANN, 1999c).

Segundo o presidente Paulo Ávila da Silva (PFL), a ação da Polícia Militar na noite de terça-feira “foi ordeira e pacífica” (ELTERMANN, 1999c, p. 03). “Não temos problemas em relação a manifestações, mas vamos coibir a agressão no Legislativo. [...] A claque de baderneiros que aqui esteve [...] impediu a continuidade dos trabalhos”, disse o presidente (ELTERMANN, 1999d, p. 03). Para o gerente do Núcleo de Transportes da Prefeitura, Luiz Osvaldo D’Acampora, um dos principais responsáveis pelo planejamento do SIT,

“não houve manifestação popular, o que ocorreu foi um manifesto partidário encabeçado pelo PT, [...] não havia necessidade de tamanha agressão [por parte dos manifestantes], pois o novo projeto vem substituir uma lei arcaica, a de número 1280, datada de 1974, que não poderia mais ser usada como parâmetro para o desenvolvimento do transporte coletivo. [...] Este projeto de concessão do transporte coletivo faz parte de um projeto ainda maior que é o do sistema integrado. A sua aprovação possibilita que seja autorizada a liberação de uma verba proveniente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) na ordem de R\$ 18 milhões” (ELTERMANN, 1999e, p. 03).

De acordo com o comandante Eliézio Rodrigues, do 4º Batalhão da PM, a confusão foi maior porque os manifestantes jogaram ovos, tomates e pedras, além de terem estragado um camburão. “Lançamos duas bombas de efeito moral e uma de gás lacrimogêneo. Isso não significa que somos contra a manifestação. Estamos aqui apenas para garantir a ordem” (BAUER, 1999a, p. 09).

Em nota, o presidente do Sindicato dos Jornalistas Profissionais de Santa Catarina, Sérgio Murillo de Andrade, criticou a intervenção policial. “A Nação que tanto lutou pela democracia não pode aceitar o uso da violência para reprimir a liberdade de expressão, direito assegurado pela Constituição” (PROTESTO, 1999, p. 04). “É a primeira vez na história que há uma intervenção militar no legislativo municipal, impedindo a população de assistir a uma sessão pública”, declarou

Clemente Mannes, secretário-geral da Central Única dos Trabalhadores (CUT) (VOTAÇÃO..., 1999, p. 29).

Em editorial, o jornal *O Estado* de 26 de fevereiro considerou que teve “início um dos mais sérios conflitos de rua registrados em Florianópolis, envolvendo policiais e manifestantes – e com conseqüências graves”. Todavia, o mesmo editorial fez duras críticas a “radicais que [...] precisam, com certeza, aprender a negociar, a conversar, a conduzir as questões polêmicas de maneira equilibrada. [...] tais atitudes tornam os radicais cada vez mais isolados, circunscritos ao seu mundo conturbado, de muitas idéias e pouco realismo político” (RADICALISMO..., 1999, p. 02).

Já o deputado federal Carlito Mers (PT/SC), embora fazendo críticas ao executivo municipal e à polícia, não descartou a possibilidade de reverter a situação. “Apelamos para que a prefeita rediscuta o seu projeto, entabulando uma necessária negociação com a comunidade” (BAUER, 1999b, p. 09). Posição parecida foi defendida pelo jornalista Paulo Alceu: “Uma lei abrangente, que altera diretamente o dia-a-dia da cidade, deveria ter sido tratada com mais seriedade. [...] Esqueceram de discutir na exaustão. Argumentar” (ALCEU, 1999, p. 12).

Defendendo a concorrência como indispensável para legalizar a situação ou melhorar as muitas deficiências do sistema, o colunista Moacir Pereira, considerou que houve “precipitação da mesa da Câmara e dos vereadores” e perguntou: “Por que não abrir um espaço de conversação para busca do entendimento? Por que tanta pressa na votação? [...] o que denuncia a arrogância ou subserviência dos vereadores e o radicalismo suicida da militância de esquerda” (PEREIRA, 1999a, p. 02). Todavia, no dia seguinte, Pereira (1999b) passou a acusar “líderes dos partidos de esquerda” de tentarem “criar um fato político para desgastar a administração da Prefeita Angela Amin, agindo com radicalismo e fora dos padrões civilizados durante a votação do projeto de lei que trata do sistema de transportes coletivos”. Na sua argumentação, o jornalista fez mais um questionamento:

“E a renovação da concessão sem concorrência, denunciada pelo PT? O vereador Içurity Pereira da Silva, oposição à Prefeita, explica: ‘O prefeito Sérgio Grando, que tinha Afrânio Boppré do PT como vice, propôs o mesmo projeto, com renovação por cinco anos. O sistema de transporte coletivo de Florianópolis é o segundo melhor do Brasil. Eles querem agora trazer empresas

gaúchas para preparar as eleições municipais”  
(PEREIRA, 1999b, p. 02).

Em resumo, as principais divergências se concentraram em cinco pontos:

- Renovação do contrato de concessão das empresas de transporte coletivo por dez anos, prorrogáveis por mais dez, sem licitação pública;
- Autorização para exploração por empresas privadas dos terminais a serem construídos em áreas públicas;
- Redução da participação popular no Conselho Municipal de Transportes;
- Criação e alteração de linhas e horários mediante comprovação de sua viabilidade econômica.
- Metodologia utilizada no cálculo das tarifas.

Com a aprovação da Lei 034/99, a prefeitura deu início a uma série de ações com vistas à implantação do Sistema Integrado de Transportes de Florianópolis (SIT). A soma de investimentos públicos e privados ficou em torno de R\$ 100 milhões, sendo uma parte obtida através de financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), distribuídos da seguinte forma: por volta de R\$ 45 milhões em infra-estrutura viária; R\$ 28 milhões na construção de nove terminais; e outros R\$ 28 milhões na renovação da frota e implantação de sistema de bilhetagem eletrônica<sup>20</sup>.

A construção dos terminais e o seu gerenciamento ficaram à cargo da Companhia Operadora de Terminais de Integração S/A (COTISA), com fiscalização do Núcleo de Transportes. A COTISA foi criada pelo Consórcio Florianópolis, único participante da licitação realizada pela Prefeitura para implantação e gestão operacional dos terminais do Sistema Integrado de Transporte de Florianópolis por um período de 20 anos. A empresa se constituiu pela sociedade entre diversas operadoras de transporte coletivo da região (Biguaçu Transportes Coletivos Ltda., Canasvieiras Transportes Ltda., Transporte Coletivo Estrela Ltda., Ribeironense Transportes Coletivos Ltda. e Transol Transporte Coletivo Ltda.), cada uma delas com 17,6% do capital social, totalizando 88%. A empresa construtora Sulcaterinense –

---

<sup>20</sup> Disponível em:

<[http://www.cargaecia.com.br/arquivo/agosto2003/index\\_brasil.php](http://www.cargaecia.com.br/arquivo/agosto2003/index_brasil.php)>. Acesso em: 24 jun. 2004.

Mineração, Artefatos de Cimento, Britagem e Construções Ltda. participa da Cotisa com 12%.

No campo das políticas urbanas a informação e participação na tomada de decisões são primordiais, especialmente no caso dos transportes que, por intervirem na mobilidade e acessibilidade, geram profundas mudanças no comportamento e no cotidiano das pessoas. Souza (2002) propõe oito níveis de avaliação que caracterizam, desde situações de *não-participação* (níveis 1 e 2), até a *participação autêntica* (níveis 6, 7 e 8). Dentre eles, o que melhor explica o processo de planejamento e implantação do SIT são os níveis 1 e 2, que correspondem a uma situação de *não-participação*, classificada como sendo, respectivamente, de *coerção* e *manipulação* pois, são casos nos quais

“a população envolvida é induzida a aceitar uma intervenção, mediante, por exemplo, o uso maciço da propaganda ou de outros mecanismos. O Estado não tem a menor intenção de estabelecer um verdadeiro diálogo (sequer informando corretamente a população), e muito menos criar canais de participação; apenas busca restringir ao máximo o uso da força bruta, valendo-se de outros recursos para viabilizar uma dada intervenção. Políticas públicas compensatórias e intervenções pontuais, com o objetivo imediato de dar a impressão de que os governantes estão ‘fazendo a sua parte’ (SOUZA, 2002, p. 203).

Se os usuários sequer foram informados de como o sistema iria funcionar, que dirá incluí-los nos processos de decisão! Com base em Santos (2007), Pereira (2011) aponta para a disputa que existe atualmente entre dois paradigmas de política urbana: a *cidade-mercado* e a *cidade-direito*. No primeiro caso, haveria o reconhecimento de *clientes-consumidores*, dificultando a construção de uma esfera pública que representasse o interesse coletivo. Já o paradigma *cidade-direito* estaria tanto em construção teórica como de sua práxis sociopolítica.

Finalmente, Pereira (2011) assinala que a realização de planejamento urbano negociado, implica aceitar as incertezas de um processo não consensual e os conflitos como base da discussão dos problemas. Em nossa análise, esse é um dos problemas cruciais, pois, a participação de fato implicaria numa reorganização das relações de força, com perda de poder, ao menos relativa, das classes hegemônicas

sobre a organização e produção do espaço urbano. Ao menos por enquanto, o que mais se vê é a utilização da participação como estratégia de persuasão que visa, não a participação em si, mas a sensação de que ela existe ou possa existir.

### **3.3 Ressentidos da integração: início do funcionamento do Sistema Integrado de Transporte**

O Sistema Integrado de Transporte de Florianópolis (SIT) começou a operar a partir de 03 de agosto de 2003. Enquanto a prefeita Angela Amin dizia que a cidade mudaria de vida (LIMA, 2003a, p. 01.), o então secretário municipal de Transportes e Obras, Francisco de Assis Filho, declarou que a implantação do novo sistema desencadearia “o início de um processo de mudança de comportamento dos moradores da cidade” (LIMA, 2003b, p. 01.). Já os usuários, “pouco ou quase nada informados” possuíam “opiniões bastante divergentes”. Enquanto para alguns, a mudança tinha “tudo para dar certo”, outros não estavam “acreditando muito no novo sistema”, porém, num ponto, todos concordavam: a ausência de diálogo e de informações sobre o sistema que estaria para ser inaugurado (LIMA, 2003c, p. 04.).

O cotidiano dos habitantes de Florianópolis foi alterado de tal maneira que, passados alguns meses do início do funcionamento do SIT, a insatisfação gerada prejudicou a avaliação do governo de Angela Amin, segundo interpretação da própria prefeita, que caiu “três posições entre os nove prefeitos de capitais avaliados pelo Datafolha (MÜLLER, 2003, p. 06). De acordo com a mesma reportagem, o índice de aprovação da prefeita diminuiu 7 pontos, passando de 63% para 56%. A rejeição aumentou de 15% para 26%. Em entrevista, Angela Amin falou das dificuldades que o novo modelo de transporte trouxe para as pessoas: “existe uma reação à transformação, e sabemos que haveria problemas, mas não nos intimidamos, [...] a atitude do administrador nem sempre é bem recebida” (MÜLLER, 2003, p. 06).

Como um sistema que, antes de seu funcionamento, prometia ser “[...] fácil, confortável e seguro ir de um lugar ao outro de Florianópolis [...]” (Setuf, Cotisa e PMF, 2003), pode ter causado tanto transtorno a ponto de refletir negativamente na imagem da prefeita? Quais as implicações do novo modelo para o cotidiano dos cidadãos?

Contrariamente ao próprio projeto do SIT que previa que a racionalização do sistema proporcionada por este tipo de modelo traria a

redução dos custos, a prefeitura concedeu aumento de 24,5% nas tarifas para início das operações (PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, [1997?]). O engenheiro Rodolfo Felipe, do Núcleo de Transportes da prefeitura, afirmou que

“um dos objetivos do sistema integrado é reduzir as linhas e veículos, mas também o custo por passageiro, o que deve fazer cair o preço das tarifas urbanas. [...] Não dá ainda para mensurar esses números, mas a expectativa é de que muita gente que hoje anda de carro passe a utilizar os ônibus. [...] Isso porque, segundo ele, a qualidade e a velocidade do transporte coletivo vão aumentar” (NOVO..., 2000, p. 01).

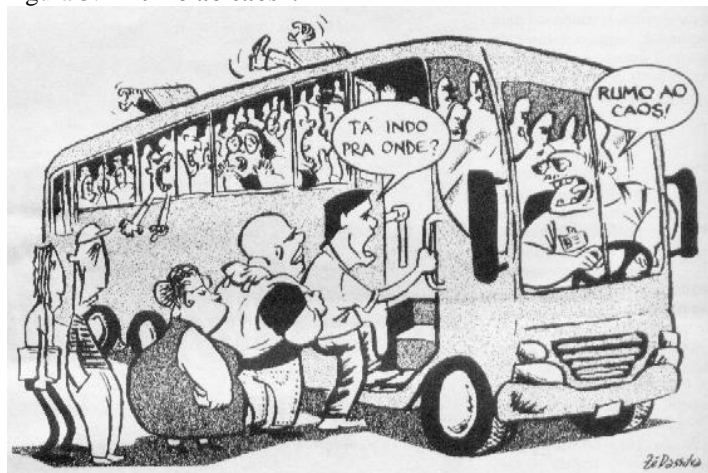
No entanto, o reajuste de 24,5% foi contestado judicialmente pelo Ministério Público Estadual e Procon. Como a prefeitura e o Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Florianópolis (Setuf) não conseguiram cassar essa liminar, a implantação do SIT foi adiada algumas vezes, acirrando as disputas, até que, em agosto de 2003, a justiça se pronunciou por um reajuste de 15,25% nas tarifas e realização de perícia para avaliar a política tarifária. Contrapondo-se ao *plano-discurso* do Sistema Integrado de Transporte, os usuários reagiram.

No primeiro dia útil de funcionamento do SIT, quatro de Agosto de 2003, “a situação do Terminal de Integração do Centro [...] era de filas para todos os lados. [...] No acesso às plataformas, mais confusão” (SETUF..., 2003, p. 03). No dia seguinte, embora o Núcleo de Transportes tenha realizado, nas palavras de seus técnicos, *alguns ajustes*, “a revolta ainda era grande. Nos terminais de bairro os passageiros disputavam espaço para entrar nos coletivos” (REVOLTA..., 2003, p. 35).

“o que se viu foi uma multidão se acotovelando nos terminais de integração, formando filas para tomar ônibus com destinos incertos. Motoristas e cobradores não estavam totalmente informados sobre os itinerários, algumas catracas eletrônicas não funcionaram, as placas de sinalização dos terminais eram confusas. [...] A sensação geral foi de um caos de metrópole, incompatível com o cotidiano de uma cidade de 330 mil habitantes” (CHRISTOFOLETTI, 2003) (figura 3).



Figura 3: “Rumo ao caos”.



Charge: Zé da Silva. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 05 ago. 2003, p. 3.

Na sexta-feira, dia oito de Agosto, sindicalistas, estudantes e membros de associações comunitárias recolhiam assinaturas para um abaixo-assinado que reivindicava a realização de uma Comissão Parlamentar de inquérito (CPI) sobre o transporte coletivo da Capital (RODRIGUES, 2003, p. 35.). No dia 18 de agosto de 2003, uma manifestação de moradores do sul da ilha de Santa Catarina paralisou por algumas horas o terminal do Rio Tavares (Tirio) (figura 4).

Além de reivindicar a criação de uma CPI dos Transportes, redução das tarifas e diminuição no tempo de viagem, passou-se também a questionar o próprio conceito de *integração* do sistema recém implantado. Segundo um dos manifestantes, “o sistema foi implantado sem consulta à população, não é integrado e as passagens foram absurdamente reajustadas” (MARTINS, 2003, p. 01). Depois desta, outras manifestações interromperam o funcionamento de mais três terminais localizados nos bairros da Trindade (Titri), Lagoa da Conceição (Tilag) e Canasvieiras (Tican) e o SIT recebeu da população o apelido de “sistema *des-integrado* de transporte”. Se a população não foi ouvida para contribuir no planejamento do SIT, ao menos podia rebatizá-lo atribuindo-lhe um apelido mais condizente com a realidade cotidianamente enfrentada.

Figura 4: “Integração sim! Baldeação não!”.



Foto: James Tavares. *A Notícia*. Joinville, 21 ago. 2003, p. 04.

O trecho a seguir retrata bem a situação daqueles que tentavam se deslocar pela cidade utilizando o transporte coletivo por ônibus:

“nos últimos dias, os tecnocratas do Núcleo de Transportes da Capital [...] criaram o transporte des-integrado, juntando mais de cem mil pessoas num único lugar, ao mesmo tempo. O que há é [...] um ódio calado e latente que vai se espalhando em ondas, impregnadas da energia mais negativa possível. Um desespero, uma ansiedade, uma angústia [...]. Mas, afinal, que terrível pecado cometemos? Quem são esses juízes que nos condenam as profundezas da desgraça? Nós, que antes fazíamos o trajeto do centro ao Morro das Pedras em 40 minutos, agora somos obrigados a ficar mofando num terminal intermediário, a poucos quilômetros de casa [...]. E passam-se as horas... Terminais fantasmas... E os ônibus lotados da UFSC??? Quem pode suportar??? Sem ar, xingando até a última geração da prefeita, as pessoas se olham com ódio [...]. O melhor do inferno com os melhores preços. Nunca uma passagem de ônibus custou tanto” (TAVARES, 2003, p. 02).

Para conter as manifestações, o poder executivo municipal conseguiu uma liminar estabelecendo multa de R\$ 20 mil ao dia, além de prisão, para quem promovesse manifestações que impedissem o acesso aos terminais (SECRETÁRIO..., 2003, p. 21). Apesar disso, as manifestações de descontentamento com o sistema implantado forçaram, pela primeira vez, a realização de reuniões entre representantes do governo municipal e das empresas de transporte coletivo com a população.

Se, por um lado, sabia-se que a nova organização do transporte iria provocar mudanças no cotidiano das pessoas, por outro, nos parece concebível de que a intensidade e extensão dessas mudanças não foram avaliadas com precisão. Sobre isto, Machado (2003) escreve que

“o papel intencional das políticas públicas é orientar processos de adaptação e de mudança no interior da estrutura urbana porém é muito comum que o enfoque não leve em conta as possíveis evoluções futuras das decisões implementadas, provocando dificuldades a curto e longo prazo e, com frequência, frustrando os objetivos iniciais” (MACHADO, 2003, p. 134).

Em pesquisa sobre os sistemas de integração de transportes coletivos por ônibus implantados em algumas cidades brasileiras, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU) constatou um uso indiscriminado da expressão *sistema integrado*, que pode criar algumas confusões sobre o assunto. A integração do transporte tem sido vista como “um conjunto de medidas de natureza físico-operacional, tarifária e institucional destinadas a articular e racionalizar os serviços de transporte público”, considerando que “a integração nem sempre é uma política organizacional adotada em todo o sistema de ônibus da cidade” (NTU, 2004).

Como em Florianópolis os problemas de tarifas altas e ineficiência do sistema permaneceram, manifestações que ficaram conhecidas como *Revoltas da Catraca* ocorreram nos anos seguintes. Como essas manifestações foram novamente tratadas pelas diferentes instâncias do poder público e pela imprensa? Quais argumentos foram mobilizados?

### **3.4 As Revoltas da Catraca de 2004 e 2005**

As *Revoltas da Catraca*, como ficaram conhecidas as manifestações populares contra os aumentos de tarifas de ônibus em Florianópolis, foram marcantes não apenas para a cidade como também se tornaram referência para diversos movimentos em relação aos sistemas de transportes coletivos urbanos em outras cidades brasileiras. Em função de seu contexto imediato e dos resultados alcançados, as manifestações de 2004 e 2005 foram as mais emblemáticas.

Como o transporte coletivo urbano é responsabilidade direta dos municípios e, por isso mesmo, mais associado a discussões locais, o então governador do estado de Santa Catarina, Luiz Henrique da Silveira, do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB), aproveitou-se da situação para ampliar sua base de apoio com vistas aos seus próprios interesses políticos. Enquanto em 2004, a orientação dada à Polícia Militar foi de não reprimir o movimento com violência, em 2005 ocorreu exatamente o contrário.

O contexto imediato das manifestações de 2004 se deu em meio a campanha eleitoral municipal e Silveira trabalhou para desgastar a então prefeita Angela Amin, do Partido progressista (PP) e o candidato por ela apoiado por se tratarem de seus adversários políticos. Em 2005, com Dário Berger, do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), no cargo de prefeito, Silveira novamente aproveitou as manifestações contra aumento nas passagens de ônibus para estreitar sua aliança com Berger e consolidar seu projeto de reeleição em 2006, como de fato ocorreu.

#### **3.4.1 As manifestações de 2004**

Embora os principais problemas encontrados no funcionamento do SIT e a tensão cotidianamente produzida por eles estivessem presentes desde o início de seu funcionamento, o primeiro semestre de 2004 transcorreu de maneira relativamente calma. Contudo, a divulgação de um aumento de 15,6% nas tarifas do transporte coletivo, ao final de junho de 2004, deu início às manifestações de rua. Como recurso de persuasão, além de alegar que o reajuste de 15,6% nas tarifas teria sido menor do que os 30% autorizados pela justiça, Angela Amin remeteu o problema do transporte coletivo à escala nacional e se referiu às pressões de prefeitos sobre o governo federal pela redução de impostos (MARTINS, 2004a, p. 06). Angela Amin também acusou a existência de um “movimento político-partidário muito claro” e baseou

sua declaração se referindo a provas irrefutáveis: “Temos as fotos e os filmes mostrando isso” (MARTINS, 2004a, p. 06.). Como recurso amplamente utilizado, a prefeita fez referência às provas irrefutáveis, que, no entanto, não foram divulgadas. Talvez, por terem sido registradas de maneira ilegal ou, quem sabe, por não existirem simplesmente.

Em resposta, o jornal do Ônibus, publicado pelo Fórum em Defesa do Transporte Público<sup>21</sup> questionava: “A prefeita não é política? O seu candidato, Francisco de Assis, que foi o Secretário de Obras que assinou todos os contratos [do SIT] junto com ela, não é político? O Ednei Corvalão, truculento representante do Núcleo de transportes, agora candidato a vereador, não é político?” (TENTARÃO..., 2004, p. 02-03).

E acrescentava:

“Os empresários e seus vereadores, infelizmente ainda a maioria, a sua prefeita Angela Amin, os seus atuais candidatos, Francisco de Assis e Dário Berger (dono da empresa de ônibus Imperatriz) e alguns colunistas/jornalistas de aluguel (em rádios, tvs e jornais), ficam tentando diminuir a luta popular, acusando-a de ‘fato eleitoral e político’. Vamos esclarecer de uma vez por todas: como qualquer movimento reivindicatório ou contestatório, a luta pela CPI, contra os aumentos abusivos e para mudar o Sistema Integrado é POLÍTICA SIM. E não há nada de errado nisso” [maiúsculas no original] (NOSSO ..., 2004, p. 04).

A exemplo da *Revolta do Buzu* ocorrida em 2003 em Salvador, o movimento em Florianópolis era horizontalmente organizado, com um caráter autônomo, apartidário e sem liderança unificada, do qual participaram membros de associações comunitárias, sindicatos e coletivos de diversas tendências mas, principalmente, estudantes secundaristas de escolas públicas. Esta característica de organização proporcionou a ocorrência de manifestações simultâneas não apenas no Centro da cidade, como também nos terminais de bairros e rodovias de

---

<sup>21</sup> O Fórum em Defesa do Transporte Público, formado principalmente por instituições sindicais, comunitárias e estudantis. iniciou suas atividades em 26 de Junho de 2002 com o objetivo de participar das ações e debates sobre o transporte em Florianópolis.

acesso ao Centro, o que dificultou a ação policial. À noite, os manifestantes se concentravam na Avenida Paulo Fontes, interrompendo o trânsito, o Terminal de Integração do Centro (TICEN) e as pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos, únicos acessos à Ilha de Santa Catarina. Como na visão de representantes do poder municipal e de outros setores (CDL, Setuf, ...) a Polícia Militar foi pouco contundente para dispersar os manifestantes, duras críticas foram feitas ao governo estadual, sempre utilizando a defesa do *direito de ir e vir* como principal argumento.

“O que ocorreu foi uma afronta ao direito das pessoas de ir e vir. Quem depende do transporte coletivo foi obrigado a acatar um ato arbitrário” (MANIFESTAÇÕES..., 2004, p. 08) disse o assessor do Núcleo de Transportes da prefeitura, Ednei Corvalão, como se o aumento das tarifas também não fosse arbitrário. Corvalão, também “reclamou publicamente da atuação da Polícia Militar [e] chegou a sugerir a convocação das Forças Armadas para garantir a segurança pública” (CONFRONTOS..., 2004, p. A8.). Em nota intitulada “IMPASSE LIVRE” publicada na primeira página do jornal *O Estado*, o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Florianópolis (Setuf), entre outras declarações, também cobrou uma ação da Secretaria de Segurança Pública e do Governo do Estado.

“A população vem sendo extremamente penalizada devido às paralisações dos terminais. Quem deve garantir a estas pessoas o DIREITO DE IR E VIR assegurado pela Constituição? Apesar das liminares judiciais, lamentamos que as autoridades responsáveis, Secretaria de Segurança Pública e Governo do Estado, estejam cruzando os braços pela manutenção da ordem pública e pela defesa dos cidadãos” [caixa alta no original] (SETUF, 2004, p. 01).

Replicando e ampliando o discurso do executivo municipal e das empresas de transporte coletivo, colunistas dos jornais de maior circulação no estado passaram a defender de forma veemente a repressão como forma mais eficaz de se tratar o problema. Lemos (2004a), colunista de política do jornal *Diário Catarinense*, além de defender “o direito de ir e vir dos cidadãos” também ressaltou que não haveria causa que justificasse a “balbúrdia promovida na Capital. Ainda mais quando o movimento ganha claros contornos políticos” (LE MOS, 2004a, p. 08.). Nesta mesma data e jornal, Menezes (2004) conclui:

“Muita gente, de saco cheio com esse barulho, acha que um bom jato d’água resolveria a situação. [...] As autoridades, a quem cabe o dever de preservar o direito de ir e vir do cidadão, deram a impressão de que ficaram devendo” (MENEZES, 2004, p. 47).

Também em sua coluna diária, Ramos (2004) chegou a afirmar que além de muitos manifestantes estudarem no Colégio de Aplicação da UFSC “uma das escolas mais elitistas da cidade”, eles eram, “na realidade, terroristas urbanos” (RAMOS, 2004, p. 03.). Com o título “Baderneiros da pior espécie!” e citando nota oficial da CUT, segundo a qual reclamava da violência da Polícia Militar contra os manifestantes, Prisco (2004) pergunta: “E o que os manifestantes estão fazendo contra a população da Capital, também não se constitui em verdadeira violência?”. E após se referir aos manifestantes como “baderneiros, irresponsáveis” conclui: “Não estamos no Iraque nem na faixa de Gaza!” (PRISCO, 2004, p. A2). Para Sérgio Colle, “professor na UFSC”, a “mobilização de uma minoria estudantil e outros segmentos menores da população devem ser motivo de preocupação para os cidadãos-eleitores de nossa cidade [...] constantemente ameaçada por invasões e núcleos de favelização” (COLLE, 2004a, p. 10).

Embora as manifestações contrárias ao movimento estampadas nos jornais, contrariamente ao que ocorria nas ruas, fossem a maioria, não havia como não publicar artigos e cartas de leitores que abordavam a situação sob pontos de vista diferentes. Criticando a atuação da mídia, que não teria abordado o movimento contra o aumento abusivo das tarifas de forma adequada, Lisboa (2004), também “professor da UFSC”, denuncia a postura de alguns de seus colunistas políticos que “atuam como verdadeiros vândalos da vida republicana, capazes de escrever absurdos somente por fofocas que ouviram dizer. São baderneiros NA mídia” [caixa alta no original] (LISBOA, 2004).

Estes comentaristas não se pronunciam sobre a ameaça de morte que paira sobre um dos manifestantes, e tampouco divulgam os inúmeros espancamentos que os jovens têm sofrido. [...] Aqueles colunistas políticos confiam em boatos e obscuros dossiês, ao invés de simplesmente ir às manifestações ou às abertas reuniões do movimento contra o aumento das tarifas para constatar sua rejeição explícita às tentativas de ser dirigido por figuras vinculadas à política partidária, inclusive não permitindo bandeiras dos partidos em seus atos (LISBOA, 2004).

Mas o movimento também tinha sua *mídia* que divulgava notícias e informes das manifestações do ponto de vista dos participantes. Além das publicações do jornal do Ônibus, diversos materiais foram produzidos de forma autônoma e distribuídos para a população, principalmente em forma de panfletos. Nos meios eletrônicos o Centro de Mídia Independente foi um dos principais meios de informação, assim como o projeto Sarcástico e uma rádio livre, a Rádio de Tróia.

“Todo material informativo produzido pelo movimento era muito bem acolhido e até mesmo procurado pela população, que parecia não engolir o discurso da prefeita e da grande imprensa, esperando ler algo que se adequasse à sua experiência cotidiana como usuário explorado e humilhado pelas empresas de transporte coletivo” (LIBERATO, 2004).

Em resposta às críticas de que não estaria reprimindo o movimento de maneira rigorosa, a Polícia Militar, o Secretário de Segurança e o governador do estado também se manifestaram. Em nota assinada pelo coronel Edson Ivan Morelli, comandante-geral da Polícia Militar, a corporação estaria agindo procurando evitar “conflitos”, proteger “a integridade física das pessoas e zelando para que não ocorra depredação do patrimônio, seja ele público ou privado, mantendo um nível satisfatório de normalidade”. Por outro lado, continua a nota, “a tropa encontra-se pronta e preparada para intervir na preservação da ordem e da tranquilidade pública” (MARTINS, 2004b, p. 08).

Em reunião com alguns manifestantes, o secretário de Segurança Pública do Estado, Ronaldo Benedet, disse que a Polícia Militar era “orientada a agir com firmeza diante de criminosos”, mas que deveria “proceder de modo diferente diante de manifestações sociais” e ressaltou que “a sentença judicial mandando desimpedir os terminais não é precisa, pois não diz de que forma isso deve ser feito” (MARTINS, 2004c, p. 09). Para o governador Luiz Henrique da Silveira, a Polícia Militar foi orientada “a evitar o uso da violência, substituindo a repressão pela garantia do livre e sacrossanto direito de manifestação pacífica, mas impondo a ordem e dialogando. [...] Infelizmente, porém, essa atitude [...] foi taxada, por algumas poucas viúvas dos tempos da repressão, como tibiez ou fraqueza” (SILVEIRA, 2004, p. 12).



No entanto, frente a essas críticas, a Polícia Militar passou a utilizar “mais força, lançando bombas de gás lacrimogênio, balas de borracha e *spray* de pimenta” (CARDOSO, 2004, p. 11). Os casos de uso de violência contra os manifestantes foram denunciados, não só no Ticen, como na 1ª DP, onde “os presos deixavam os camburões apanhando dos policiais”, disse Denilson Machado, coordenador do Fórum de Debates sobre o Transporte Coletivo. O estudante Marcelo Pomar também revelou que foi preso por quatro homens à paisana “pelo menos um deles era oficial da PM”, quando se encontrava na Av. Osmar Cunha. “Me levaram para o 4º Batalhão da PM e depois para a 1ª DP, sem nenhuma acusação formal” (MARTINS, 2004c, p. 09).

Em panfleto, o Movimento Passe Livre, uma das organizações presentes no movimento, esclarece sua posição:

“E essa baderna nas ruas? Por que só vejo estudantes gritando? Não existe ‘baderna’ nenhuma. Estamos nas ruas protestando **legitimamente contra o absurdo de mais um aumento nas tarifas** do transporte. Não podemos aceitar de cabeça baixa as decisões tiradas sem a nossa participação sobre um serviço público que deveria ser encarado como direito. O aumento na passagem afeta a **todos nós** que dependemos e usamos o transporte coletivo no dia-a-dia, e essa luta que é de todos, estudantes, trabalhadores, sindicatos, associações comunitárias e quem mais não concordar com o aumento. [...] O transporte público afeta toda a população. Quanto mais caro e de pior qualidade, menos pessoas irão usar o sistema, o que significa **mais carros nas ruas, aumentando ainda mais o trânsito, a poluição e o impacto no meio-ambiente**. Uma cidade sem transporte de qualidade é uma cidade feita pros carros e não pras pessoas” [grifos no original] (MOVIMENTO PASSE LIVRE, [2004?])

Para a Frente de Luta pelo Transporte Público,

“Manifestar-se é um direito e um dever dos cidadãos, mas isso não é visto assim pelos poderosos. Os meios noticiários colocam uma aparência perversa para o movimento, como se fosse revolta pura e ataque aos policiais. Mas o

que não é mostrado são as prisões, choques elétricos e ameaças que a polícia faz sem reais motivos, nem nossa organização e atos pacíficos. Tudo para defender o controle sobre o transporte” (TRANSPORTE, [2004?]).

De 2001 à 2004, enquanto a inflação em Florianópolis foi de 34,06%, as tarifas do transporte coletivo subiram 73,33%, segundo a Escola Superior de Administração e Gerência (ESAG) (GOMES, 2004, p. 27). Embora muitos dos críticos ao movimento concordassem que o aumento das tarifas era “abusivo”, “inaceitável” ou “injusto”, nenhum deles aproveitou a oportunidade para entrar no mérito da questão ou tratá-la em sua complexidade tendo em vista a organização e o desenvolvimento da cidade. Sobre isso, o que se ouviu foi um profundo silêncio.

Como a maioria dos usuários do transporte coletivo e da população não apenas apoiava o movimento como também dele participava, a desqualificação do movimento e seus participantes chamando-os de “baderneiros”, “terroristas” ou demais termos depreciativos não surtiu os efeitos desejados, outros *argumentos* foram mobilizados. Conforme visto anteriormente, o conceito de discurso pressupõe a ideia de movimento que, entre outras características, se relaciona com o que foi expresso em outras épocas. Além da tentativa de mascarar o principal objetivo do movimento, a revogação do aumento das tarifas, o argumento que passou a ser utilizado apelou à memória e à identidade cultural dos sujeitos.

Cabe ressaltar que o conceito de identidade cultural não passa de uma noção geral na qual está presente a ideia de comunidade e de compartilhamento de algo comum. A cultura comum que uniria e homogeneizaria essa coletividade, é apenas uma construção discursiva, pois desconsidera as desigualdades existentes. Essa construção

“parte primeiramente de um grupo de pessoas que a materializa discursivamente em textos ficcionais e históricos. O objetivo é conquistar as mentes e influenciar o comportamento da coletividade. É como se uma imagem ideal da comunidade fosse feita com o intuito de sugerir a seus membros um comportamento idêntico à representação” (CARNEIRO, 2008, p. 54).

Diferentemente da classificação de manifestantes como baderneiros, que é recorrente em todo país e também foi utilizado anteriormente, o discurso de uma suposta oposição entre *locais* e *de fora* vez por outra é utilizado como recurso de persuasão em Florianópolis. Embora não se pretenda buscar uma origem para a contraposição entre pessoas consideradas *de fora* ou *estrangeiros* e *locais* ou *nativos* em Florianópolis, pode-se destacar, pelo menos, três momentos nos quais essa ideia tenha sido utilizada como recurso de persuasão. A princípio, durante o Primeiro Congresso Catarinense de História (1948), por ocasião das comemorações do bicentenário da colonização açoriana na Ilha de Santa Catarina, buscou-se desconstruir a imagem negativa dos habitantes do litoral. Enquanto os imigrantes alemães e italianos eram caracterizados como trabalhadores criativos e disciplinados, os açorianos eram considerados conformistas e indolentes. Como símbolo dessa transformação, as expressões *mané* e *manezinho*, que até então tinham uma conotação pejorativa, foram intencionalmente positivadas e de insulto passaram a símbolo de identidade cultural.

A ressignificação da expressão *manezinho* “tem claras marcas da ação de formadores de opinião ‘nativos’. [...] Se, de um lado, pode-se constatar uma preocupação sincera destes atores com o resgate e a identidade cultural da Ilha e dos ‘nativos’, de outro não deixa de ser uma resposta à chamada ‘invasão estrangeira” (FANTIN, 2000, p. 166), especialmente na década de 1980, em decorrência de uma forte migração para Florianópolis principalmente de gaúchos e paulistas,

Posteriormente, nas eleições municipais de 1996 a contraposição entre *de fora* e *locais* adquiriu contornos mais explícitos, “revelando inclusive episódios de xenofobismo e antigauchismo” (FANTIN, 2000, p. 178). Assim, durante a campanha eleitoral de 1996 a figura do *manezinho* esteve novamente presente nos discursos políticos. Todavia, “curiosa foi a inversão que se conseguiu operar”: Afrânio Boppré (PT), nascido em Florianópolis, mas apoiado pelo ex-prefeito e gaúcho Sérgio Grando (PPS), “acabou sendo considerado como *estrangeiro-invasor*”, enquanto isso, Angela Amin (PP), nascida em Indaial, “foi transformada em *manezinha autêntica*” (FANTIN, 2000, p. 255).

O discurso da oposição entre *locais* e *de fora* também passou a ser utilizado em 2004. Novamente, as fontes dessas declarações alegaram que as denúncias foram feitas com base em fotos e outros tipos de documentos que teriam sido recebidos por autoridades não identificadas e que, estranhamente, nunca se tornaram públicos. Segundo Pereira (2004),

“advogados e magistrados de Florianópolis [...] receberam documentos do Rio e Brasília, informando que a violência dos protestos em Florianópolis faz parte de uma articulação nacional coordenada por partidos de esquerda e movimentos afinados com nítidos objetivos eleitorais. A prova dessa mobilização poderá ser obtida nos atos de amanhã. Ônibus com manifestantes de Curitiba, Porto Alegre e São Paulo estão sendo esperados em Florianópolis. Aí, as consequências serão imprevisíveis” (PEREIRA, 2004, p. A3).

Citando também suposta “documentação” que revelaria “detalhes impressionantes da organização”, Lemos (2004b, p. 08) afirmou que “alguns manifestantes” teriam “promovido churrascos, hospedado gente de fora e aventado a possibilidade de organizar pacotes turístico-revolucionários via aérea, por preços mais em conta, para que soldados estrangeiros aqui aportassem”.

Novamente o professor Sérgio Colle (2004b) entra em cena e também faz menção à documentos: “a tolerância à planejada invasão da Capital por estrangeiros é um grave e perigoso precedente. [...] A invasão da Capital, pelas evidências documentais, foi planejada por minorias militantes de movimentos de esquerda e claramente a serviço desta”. E continua: “A ordeira e próspera sociedade catarinense não deve tolerar a invasão da propriedade pública por movimentos de minorias estranhas, determinadas a criar instabilidade” (COLLE, 2004b, p. 38.). Como não poderia deixar de ser, a prefeita também recorreu ao discurso dos *de fora* contra os *locais*, pois, segundo ela, os estudantes não tinham o “tipo físico” e a “conduta do manezinho”, chegando a declarar que os manifestantes eram de São Paulo e Porto Alegre (REDUÇÃO, 2004).

Frente às reais dificuldades enfrentadas pelos usuários do transporte coletivo o discurso dos *de fora* contra *locais* também não surtiu o efeito desejado e as manifestações continuaram. Não obstante às inúmeras declarações contrárias ao movimento e à forte repressão policial, as manifestações transcorridas em meados de 2004 além de fazer com que as tarifas voltassem aos patamares cobrados antes do reajuste anunciado, contribuíram também para a reformulação, ao menos momentânea, das forças políticas no município, pois se tornaram o principal tema da campanha eleitoral

Nas eleições municipais de 2004, os candidatos passaram a explorar “os protestos contra o aumento das tarifas do transporte coletivo” (GADOTTI, 2004, p. 03) e o SIT foi um dos principais temas na pauta de debates. Anunciado o resultado, o prefeito eleito Dário Berger, que durante toda a campanha afirmou que iria abrir a *caixa-preta* do transporte coletivo, disse que iria “reavaliar o *Sistema de Transporte Integrado* da Capital” (DÁRIO..., 2004, p. 01). Enquanto isso, o líder do governo na Câmara Municipal, vereador Acácio Garibaldi Filho (PP), reconheceu que “a condução das mudanças no sistema de transporte”, entre outros motivos, havia sido um dos fatores decisivos para a derrota do candidato da situação, Francisco de Assis Filho (PP) (LEMONS, 2004c, p. 08). Já a prefeita Angela Amin “lamentou que o prefeito eleito [...] tenha falado insistentemente em abrir a ‘caixa preta do transporte coletivo’, e voltou a dizer que todos os dados sobre o sistema, inclusive a formação tarifária, estão na Internet à disposição da população” (KAFRUNI, 2004, p. 06). Já o vice-governador Eduardo Pinho Moreira, do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB), confirmando as articulações políticas realizadas, afirmou que a eleição de Berger era uma vitória do governo do estado, não tendo dúvidas que PMDB e PSDB estariam juntos em 2006, além da participação na administração municipal (MINOSSO, 2004, p. 04).

### **3.4.2 As manifestações de 2005**

Menos de seis meses no cargo de prefeito, em 29 de maio de 2005, Dário Berger decretou um reajuste de 8,8% nas tarifas de ônibus em Florianópolis, baseado em autorização de 25 de maio do juiz Domingos Paludo, da 2ª Vara da Fazenda da Capital. Assim como em 2004, diversas manifestações se espalharam por todo o município e se estenderam por três semanas (figura 5). No entanto, como o contexto imediato já não era o mesmo do ano anterior, ocorreram graves confrontos e forte repressão por parte da Polícia Militar, pois Berger teve total e irrestrito apoio do governo estadual.

Em nota, o prefeito tentou, inicialmente, transferir a responsabilidade pelo aumento das tarifas para o poder judiciário, sem deixar de responsabilizar também a administração da ex-prefeita Angela Amin:

“Considerando o movimento que pretende repudiar o reajuste tarifário concedido pela Justiça ao transporte coletivo urbano, cumpre-me o dever de comunicar à população que essa decisão judicial é fruto da diferença resultante do aumento tarifário concedido por Decreto da administração passada, em junho de 2004, e que se encontrava sub-júdice desde àquela época.

Assim é nosso dever respeitar e cumprir a decisão, sem deixar de buscar oferecer um modelo de transporte coletivo eficaz e de baixo custo à nossa população, o que já estamos fazendo e é compromisso de nossa gestão” (BERGER, 2005, p. 05).

Figura 5: “Ano passado deu resultado mobilizar! E não amarelar”.



Foto: Saul Oliveira Filho. *O Estado*, Florianópolis, p. 01, 31 mai. 2005.

Diante da declaração do prefeito, a Associação de Magistrados Catarinense (AMC) respondeu que a decisão do juiz Domingos Paludo não obrigava o aumento das tarifas. “Na verdade, o aumento nas passagens deve-se a um ato discricionário do próprio Executivo municipal, que poderia ou não autorizá-lo. Em resumo, com a decisão, o Poder Judiciário não determinou o reajuste, apenas reconheceu a legalidade do Decreto” (O QUE..., 2005a, p. 04).

Embora justificando que, como o prefeito Dário não era advogado poderia “ter se pronunciado de forma equivocada”, o procurador-geral do município, Jaime de Souza, classificou a nota da AMC de “infeliz e imprópria. [...] Elaborada por uma entidade privada que não representa a Justiça” (O QUE..., 2005b, p. 04), tese rebatida pelo próprio presidente da AMC, juiz Ricardo Hoesler, segundo o qual a nota seria explicativa. “Lamento que o procurador tenha este desconhecimento. Qualquer advogado deve saber quando se trata de ‘legalidade da cobrança’ e do que é ‘imposição’. Cabe ao Executivo aplicar ou não o aumento” (BASTOS, 2005a, p. 28).

Embora tenha reconhecido que a população esperava uma medida de maior impacto com relação às promessas de campanha eleitoral de que abriria a *caixa preta* do setor de transporte, o prefeito Dário Berger imputou tal expectativa como um problema de “semântica”, no qual a mídia se encarregou de passar o termo *caixa preta* como sinônimo de “corrupção”. Berger também deu declarações, que contribuíram para acirrar os ânimos e intensificar as manifestações ainda mais:

“Enquanto eu for prefeito de Florianópolis ninguém fecha as pontes. Não vou permitir que a desordem e a anarquia tomem conta da cidade. O cidadão tem que ter o direito de ir e vir garantidos. Não sou nenhum bocó. Ninguém vai fazer xixi na minha perna e rir na minha cara” (BASTOS, 2005b, p. 05).

Enquanto manifestantes nas ruas argumentavam que o movimento também lutava pelo direito de ir e vir (figura 6), a exibição de imagens na Assembleia Legislativa de Santa Catarina de um policial espancando violentamente um estudante, não apenas chocou os parlamentares e todos os que assistiam, como também provocou mais críticas. Se o governador Luiz Henrique não punir os responsáveis, estará subscrevendo a agressão, disse o deputado Afrânio Boppré (PT) (VIEIRA, 2005, p. 03). Já o deputado Joares Ponticelli (PP) chamou o governador Luiz Henrique de “agente do Dops” (PEREIRA, 2005a, p. 02). Interessante que nenhum daqueles que tanto se apoiaram em supostas imagens para “fundamentar” suas críticas ao movimento não tenham sequer mencionado as imagens da violência policial publicamente exibidas.

Contando com o apoio do governador Luiz Henrique da Silveira, foi colocada em prática uma estratégia de desmobilização das

manifestações, que combinou a repressão com a prisão de dezenas de manifestantes. Logo na primeira noite de protestos, foi efetuada a prisão de Marcelo Nascimento Pomar, Flora Lorena Branco Müller e André Filipe Moura Ferro que, segundo a Polícia Militar, seriam líderes do movimento, por apologia e incitação à prática criminosa e também por restringir o direito das pessoas de ir e vir. Embora os jovens presos tivessem representatividade junto ao movimento, eles pertenciam ao Movimento Passe Livre (MPL), uma das entidades participantes.

Figura 6: “Meu direito de ir e vir custa R\$ 6,00. Abaixo a tarifa”.



Foto: Ricardo Mago. **AN Capital**, Florianópolis, p. 08, 31 mai. 2005.

No total, cerca de mil policiais da Capital e do interior do estado foram deslocados para as ruas de Florianópolis (figura 7). Na opinião do comandante geral da PM, coronel Bruno Knih, as manifestações não tinham legitimidade. "Por não ter uma liderança firme e adquirir um cunho de baderna, o movimento perdeu o rumo de protesto contra os aumentos de ônibus e causou a depredação do patrimônio público, o que levou a PM a intervir", disse o comandante-geral. (COSTA, 2005a, p. 08).

Esta versão, no entanto, foi muito contestada, inclusive de dentro da própria Polícia Militar. Para o sargento Amauri Soares, presidente da Associação de Praças de Santa Catarina (Aprasc):



“Três das principais lideranças legítimas do movimento foram presas já na segunda-feira, primeiro dia das manifestações. Outras tantas lideranças estão também na lista dos que serão presos se aparecerem na praça. [...] a ordem vinda é essa mesmo: ‘deixa o caos prevalecer e depois usa a força necessária’. Esta é a opção do Governo, que está à serviço do prefeito da Capital, do PSDB, em nome de uma aliança que viabilize a reeleição [do governador] ano que vem. Só isso justifica essa atitude do governador, oposta àquela que tomou no ano passado, quando a determinação foi deixar a manifestação seguir seu curso normal. No ano passado a ponte poderia ser ocupada, este ano NÃO, só porque a prefeita da época era da oposição e o atual é aliado do Palácio???” [maiúsculas no original] (SOARES, 2005).

Figura 7: “A polícia apresenta suas armas”.



Foto: Ricardo Mago. **AN Capital**, Florianópolis, p. 01, 01 jun. 2005.

Antônio Marco, ex-secretário geral da União Catarinense dos Estudantes (UCE) também questionou a atitude do governo estadual. Enquanto em 2004 a orientação do governador foi para que as forças policiais não reprimissem o movimento, em 2005 ocorreu o oposto. “O que mudou de lá para cá?... Será mera coincidência o prefeito de agora ser aliado de LHS, e a de outrora não. Diante de tais comportamentos, fica a indagação qual será a verdadeira face de LHS, a democrata mostrada em 2004, ou a ditatorial exposta agora?”, (MARCO, 2005, p. 02). Mesmo raciocínio “da leitora Isabela de Souza, de Joinville”:

“Vejo a população manipulada pelos governantes, sem que a maior parte da imprensa faça alguma crítica, ou ao menos uma revisão dos fatos. Lembra quando os estudantes fizeram protestos, quando dona Angela era prefeita? [...] A Polícia Militar não fez nada contra, até protegeu os estudantes, deu o maior apoio para que a ponte fosse fechada. Agora, que o prefeito é amigo do governador, a PM atira bombas, desce o cassetete, prende e abre inquérito policial. Que coisa.... dois pesos e duas medidas” (PEREIRA, 2005b, p. 02).

Mas se a posição do governador foi diferente da de 2004 no que diz respeito à atuação da PM, o mesmo não se pode dizer em relação aos já desgastados argumentos da presença de “estrangeiros” no movimento. Nota oficial do governo do Estado, da Prefeitura e da Câmara de Vereadores atribuiu o “quebra-quebra [...] à deformação do movimento depois que pessoas de outras cidades passaram a integrar a manifestação”. (CIOATTO, 2005a, p. 09). Mais uma vez, Pereira abre sua coluna para dar destaque à versão das autoridades, repete o mesmo discurso de 2004 e vai além: “A Polícia Militar detectou a participação de lideranças vindas de outros Estados para os protestos estudantis contra o aumento das passagens de ônibus. Tem gravações em vídeo de manifestantes fumando maconha, tomando cachaça e até cheirando cocaína. Dois dos 16 presos tinham touca ninja no bolso” (PEREIRA, 2005c, p. A3).

Por meio do Jornal do Ônibus, o Comitê de Resistência ao Aumento da Passagem acusou os policiais de praticarem “atos terroristas”: “não se explica como cidadãos que defendem legitimamente seus direitos, possam ser enquadrados como delinquentes. Politicamente, tudo fica mais claro: trata-se de criminalizar alguns dos participantes com o fim de desmobilizar a luta, método odioso largamente utilizado pela ditadura militar no Brasil” (O ABSURDO..., 2005). E completava acusando como manipulação a vinculação dos aumentos tarifários às reivindicações salariais dos trabalhadores. Como argumento denunciava que nos últimos 8 anos e meio as passagens subiram mais de 210%, enquanto, neste mesmo período, a inflação medida pelo INPC foi de 77% e o aumento de salários dos trabalhadores 78% (SÓ..., 2005, p. 02).

“Estão criminalizando o movimento social”, disse Denílson Machado, do Sindicato dos Bancários de Florianópolis e integrante do Comitê de Resistência ao Aumento da Passagem, apontando o

governador Luiz Henrique da Silveira e o prefeito Dário Berger como os principais responsáveis. Já Modesto Azevedo, presidente da União Florianopolitana das Entidades Comunitárias (Ufeco), falou da criação de “um clima de terror” na cidade e ressaltou que diretores da Associação dos Moradores de Rio Vermelho também estavam impedidos de participar de manifestações contra o aumento das passagens em função de um interdito proibitório. Ambos também denunciaram a presença de um grande número de agentes do serviço de inteligência da PM nas manifestações para incitar a violência. (MARTINS, 2005a, p. 06).

Embora reconhecendo a existência de oficiais infiltrados, uma “fonte da PM”, negou a prática de incitação à violência. “Não é isso. Mas o serviço reservado tem de acompanhar a multidão nas palavras de ordem. Senão eles acabam descobertos”. De acordo com a mesma “fonte”, o número de policiais disfarçados seria “bastante grande [...] algo em torno de 20 oficiais” (INTELIGÊNCIA..., 2005, p. 29).

A nota da Aprasc, além da crítica ao governador, também evidenciou uma disputa que envolveu líderes do Movimento Passe Livre (MPL). A Aprasc culpou Lucas de Oliveira, ex-integrante do MPL, pelo “quebra-quebra” ocorrido na cidade. Em sua defesa, Lucas de Oliveira disse que as acusações eram absurdas e as considerou como retaliação de Marcelo Pomar “produto da luta interna por prestígio no Passe Livre”, confirmando que é no interior das lutas que as relações de poder acontecem. Ele também ressaltou que o Movimento Passe Livre decidiu não participar mais das manifestações em função da prisão de alguns de seus líderes. “Ficou um vazio na liderança. Mas, com ou sem eles, eu terminaria assumindo um papel importante. Tenho um trabalho de meses e anos. Não será qualquer coisa que fará os estudantes perderem a confiança em mim” (OLIVEIRA..., 2005, p. 29).

Para Liberato (2005), integrante do Movimento passe Livre, o

“espaço deixado pela prisão dos companheiros do MPL no primeiro dia foi ocupado principalmente por lideranças de grupos políticos como UJS, PSTU, entre outros. [...] que pareciam não ter a capacidade e muito menos o reconhecimento e respaldo para facilitar e viabilizar um processo de decisão coletiva. Foi quando Lucas de Oliveira [...] tomou a palavra. [...] naquela terça-feira ele foi a única pessoa capaz de conseguir fazer os manifestantes sentarem, ouvirem propostas, votarem as propostas e se guiarem em um rumo

comum. [...] jogou a favor o fato de ele ter uma linguagem mais próxima dos manifestantes (grande maioria de jovens) e de ele não ser ligado a nenhum partido ou entidade. [...] Nitidamente os manifestantes davam mais respaldo ao Lucas do que aos outros que tomassem a palavra” (LIBERATO, 2005).

Mesmo considerando o governador Luiz Henrique da Silveira e o prefeito como principais responsáveis pelos violentos confrontos entre polícia e estudantes, o próprio Movimento Passe Livre reconheceu que a falta de liderança com representatividade em meio a uma multidão de manifestantes, que incluía desde estudantes secundaristas a punks, propiciava um ambiente ideal para que o protesto saísse do controle, mas, por outro lado, essa mesma heterogeneidade foi um dos maiores trunfos do movimento. Na avaliação de Matheus Castro, a heterogeneidade do movimento dificultava a existência de um líder capaz de reunir todas as correntes políticas e evitar uma maior radicalização do movimento. Mas por outro lado, Castro considerou que seria bom que houvesse “um pouco de radicalização porque nos últimos 15 anos houve refluxo dos movimentos sociais em todo o Brasil. O que está acontecendo é que as pessoas estão indignadas e descontentes com as suas atuais condições de vida” (CIOATTO, 2005b, p. 06).

Com o propósito de desconstruir a ideia de que o movimento era apenas composto por estudantes, pessoas ligadas à Igreja Católica fizeram uma passeata entre o Terminal de Integração do Rio Tavares (Tirio) no sul da Ilha e o centro da cidade. “A mídia tem passado a ideia de que o movimento é só dos estudantes, mas nós estamos aqui para mostrar que toda a comunidade está insatisfeita com o aumento nas passagens. E também não estamos contentes com esse sistema de baldeação que foi implantado da cidade”, falou uma moradora da Caieira da Barra do Sul (MARTINS, 2005b, p. 09), corroborando resultado de uma pesquisa de opinião divulgada pelo jornal O Estado, que mostrou que 60% da população apoiava o movimento e 52,3% o considerava bom para a cidade. (PESQUISA..., 2005, p. 04).

Com o desmentido de que o aumento das tarifas havia sido feito por imposição do Poder Judiciário, o prefeito Dário Berger e o vice-governador Eduardo Pinho Moreira viajaram à Brasília e, assim como sua antecessora havia feito, passaram a direcionar críticas ao governo federal. “O governo federal precisa reduzir a carga tributária para o setor. Isso vai incidir diretamente sobre a planilha de custos e sobre a

tarifa", disse o prefeito (RIBEIRO, 2005, p. 04). Por sua vez, Luiz Carlos Bertotto, diretor de cidadania e inclusão social do Ministério das Cidades devolveu o problema para o governo municipal dizendo que, embora o governo federal não fugisse de sua responsabilidade social, o transporte coletivo era uma responsabilidade municipal (RIBEIRO, 2005, p. 04). Retornando à Florianópolis sem os resultados esperados, somado às pressões e desgaste da Polícia Militar que, segundo o sub-comandante, coronel Edson Souza, estava "em seu limite" (BERTOLINI, 2005, p. 18), Berger se comprometeu a enviar um projeto de lei à Câmara de Vereadores propondo subsídio municipal às tarifas mais altas, por um período de três meses, prorrogável por mais três (COSTA, 2005b, p. 07).

Diante disso o prefeito passou também a receber duras críticas de alguns vereadores, segundo os quais, ele estaria passando a responsabilidade para o legislativo municipal. Márcio de Souza (PT) protestou contra a forma como o prefeito encaminhou o projeto ao Legislativo. "O prefeito anunciou à toda a cidade que encaminharia o projeto e os estudantes vieram aqui cobrar a responsabilidade dos vereadores, antes mesmo que a proposta tivesse chegado à Câmara. [...] É preciso que o prefeito tenha mais compostura e respeito ao poder Legislativo" (COSTA, 2005c, p. 06). Para o presidente da Câmara, Marcílio Ávila, ex-integrante do PP, mas sem filiação partidária na época, "o projeto apenas adia a solução do problema por 90 dias - tempo em que a Prefeitura bancaria o subsídio - e a responsabilidade de uma solução definitiva continua com o Executivo" (COSTA, 2005d, p. 06). Novamente foi o procurador-geral do município, Jaime de Souza, que fez a defesa do prefeito e negou que tenha havido desrespeito à Câmara. "O Legislativo tem necessariamente que ser ouvido nessa matéria, e foi o que o prefeito fez ao encaminhar o projeto. [...] Fico surpreso ao ouvir que a Prefeitura estaria jogando a responsabilidade para a Câmara", afirmou (COSTA, 2005c, p. 06).

Nas discussões do Legislativo sobre o projeto enviado, o presidente da Câmara, Marcílio Ávila, propôs um substitutivo global que viria a subsidiar todas as tarifas por tempo indeterminado e não apenas as mais altas, conforme previa o projeto encaminhado pelo prefeito. "Temos que tratar os iguais de forma igual, como define a Constituição", justificou. Com o substitutivo aprovado, as tarifas voltariam aos valores anteriores ao reajuste por prazo indeterminado e não por apenas noventa dias, como queria o prefeito. Para o vereador Guilherme Grillo (PP), a Câmara estava fazendo o que o Executivo deveria ter feito: "Só estamos fazendo isto porque a Prefeitura não

consegue resolver o problema" (VOLPATO, 2005, p. 03). De acordo com Ávila, o prefeito esperava uma saída menos radical, mas "agora o legislativo municipal impôs um grande desafio para o prefeito. [...] a Câmara teve que dar um basta na situação", disse (TARIFAS..., 2005, p. 08).

A queda de braço entre os poderes legislativo e executivo não parou por aí. O prefeito Dário Berger não sancionou o projeto proposto pela Câmara e, questionado sobre tal posicionamento, o líder do governo no legislativo, Juarez Silveira, não tinha qualquer informação a dar. Dizendo-se perplexo com a decisão do prefeito, o presidente da Câmara de Vereadores de Florianópolis temia que as manifestações se radicalizassem em vista da possibilidade de um grave conflito político entre o prefeito e os vereadores (PEREIRA, 2005d, p. A3).

Depois de três semanas de manifestações e por volta de 55 detenções e 36 processos judiciais, Dário Berger, numa atitude que surpreendeu muitos, decretou a revogação do aumento e justificou:

"As empresas também foram responsáveis pela implantação do atual modelo e se elas bancaram o sistema até agora não custa esperar mais dois ou três meses. [...] Não foi um recuo. Fizemos várias tentativas de resolver o problema, inclusive propondo o subsídio às passagens acima de R\$ 2,00, mas nenhuma delas se mostrou viável", afirmou o prefeito (CIOATTO, 2005c, p. 07).

E completou:

"Minha avaliação é positiva e põe um fim definitivo a esta polêmica que se instalou há quase um mês e trouxe muitos transtornos à administração pública e também à cidade de Florianópolis. Espero que com isso possamos voltar a normalidade e nós, em um curto espaço de tempo, possamos alterar o sistema de transporte colocado em Florianópolis", declarou Dário Berger (DÁRIO..., 2005, p. 07).

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Florianópolis (Setuf), Valdir Gomes da Silva, além de se dizer surpreso e classificar a decisão do prefeito como irresponsável, declarou: "É fácil tomar decisões com o dinheiro dos outros. [...] Estamos operando no vermelho há bastante tempo e alguém terá de pagar esta conta", afirmou

(CIOATTO, 2005d, p. 07). Segundo Marcelo Pomar, os manifestantes consideraram o recuo do prefeito uma vitória, mas comemoraram com ressalvas: “Responderemos aos processos judiciais que pesam sobre nossos militantes de cara limpa, com orgulho de nossa contribuição à sociedade” (BRANDÃO, 2005, p. 03). Diante das pressões populares, a CPI dos transportes, uma das reivindicações do movimento, foi instalada em junho de 2005, conforme veremos no item seguinte.

### **3.5 A CPI do Transporte Coletivo**

Este item tem por objetivo apresentar alguns fatos relacionados aos trabalhos da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do transporte coletivo em Florianópolis, mas antes disso, entendo que um breve relato sobre os caminhos percorridos para consultar os documentos seja interessante para demonstrar alguns obstáculos que uma pesquisa pode nos colocar. Em novembro de 2011, solicitei à Câmara Municipal de Florianópolis (CMF) acesso aos documentos da CPI do Transporte Coletivo. O pedido foi autorizado pela Diretora Legislativa, Rejane da Silveira Ribeiro Leonardo, ficando combinado que as cópias seriam providenciadas e tão logo estivessem prontas eu seria avisado. Como até janeiro de 2012 nenhum contato havia sido feito, retornei, mas não havia expediente em função do recesso parlamentar. Em fevereiro, com o início do ano legislativo, fui à Câmara, mas novamente não obtive os documentos. Em função da demora, resolvi solicitar apoio do vereador Márcio de Souza. Na sexta-feira, 24 de fevereiro recebi telefonema de Rejane que me informou que a Câmara não poderia custear as despesas com as cópias devido à grande quantidade, mas se eu tivesse interesse poderia selecionar e copiar o material que precisasse, desde que arcasse com os custos de reprodução. Concordei com a proposta e na terça-feira, 28 de fevereiro, fui ao setor de reprografia falar com os funcionários indicados para disponibilizar o material. Outra vez sem sucesso.

No início de março de 2012, recebi telefonema de Luiz Otávio dizendo que os documentos solicitados estariam à minha disposição com José Roberto Tillmann. Pensando que finalmente poderia ver os documentos, fui à Câmara Municipal sendo recebido por Tillmann que me mostrou dois volumes contendo exclusivamente dados quantitativos, sem assinatura de quem os teria produzido e, muito menos, qualquer parecer. Passados mais alguns dias, Tillmann me ligou dizendo que ainda não havia localizado os documentos. No dia seguinte fui à Câmara e conversei com Nilza Girolla, chefe de gabinete do vereador Márcio de

Souza, que achou por bem ir até a sala de Rejane para, mais uma vez, cobrar o acesso aos documentos. Para nossa surpresa, dez caixas estavam na sala de Tillmann, que as havia localizado na procuradoria da Câmara. Claro que a situação causou constrangimentos em ambas as partes, mas se são documentos públicos, porque foi preciso ser encaminhado à tantas pessoas e porque tanta demora em disponibilizá-los?

Diante das mais de quarenta mil assinaturas, coletadas desde 2003, solicitando a abertura de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para investigar a situação do transporte coletivo em Florianópolis e das manifestações de 2003, 2004 e 2005, os vereadores não tiveram como recuar, até porque, um número maior deles havia se comprometido com a instalação da CPI em relação aos vereadores da legislatura anterior. No dia 21 de junho de 2005 a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) foi instalada tendo os vereadores Jaime Tonello (PFL) como presidente e Juarez Silveira (PTB) como relator.

A justificativa apresentada para instalação da CPI se baseou em “fatos acontecidos nos últimos tempos”, na qual a cidade não poderia “ficar a mercê de explicações apenas das concessionárias e do Poder Executivo”, ressaltando que a população deveria ser “devidamente esclarecida sobre os pormenores desta situação” (CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2005a). Segundo a Resolução n<sup>o</sup>. 1026/2005 o objetivo da Comissão seria a investigação de

“fatos relacionados com o sistema integrado de transporte coletivo, o prejuízo causado com a construção de terminais inoperantes, os critérios de elaboração da planilha de custos, a fixação das tarifas e a propalada situação deficitária das empresas concessionárias do respectivo serviço” (CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2005a).

Para os representantes da COTISA, a construção e posterior operação dos terminais de integração acrescentou “**um novo negócio para o mercado de transporte coletivo de passageiros**” [grifo meu] (BIASOTTO, 2005, fl. n<sup>o</sup>. 8053) em função da criação da Tarifa de Utilização dos Terminais (TU), que representava um custo de 7 a 8% a mais no preço da tarifa. Ednei Corvalão, gerente do Núcleo de Transportes de janeiro a abril de 2004, e ferrenho defensor do SIT à época de sua implantação em 2003 disse à CPI que o preço da tarifa “é uma questão nacional [considerando] que o mais importante é a redução



de custos como o IPI” (CPI, 2005, fl. n.º. 6580). Com relação à queda da demanda, Corvalão respondeu que a prioridade dada ao transporte individual em relação ao transporte coletivo seria muito desleal e que “alguma preferência deveria ser feita com relação ao uso do transporte coletivo” (CPI, 2005, fl. n.º. 6581). Semelhante conclusão a que chegou o perito judicial Domingos Bonin, para o qual “não se privilegia o transporte coletivo em Florianópolis” e que se o fizesse iria “beneficiar o sistema como um todo e conseqüentemente acarretar a diminuição do custo tarifário” (CPI, 2005). Declaração no mínimo Interessante, partindo de pessoas que sabiam do aumento nas tarifas causado, entre outros, pela incorporação da Taxa de Utilização aos custos do sistema. Mas uma das maneiras de se “privilegiar” o transporte coletivo não seria justamente a redução e não aumento de custos?

Quanto a isso, o depoimento de Valdir Faustino, membro da diretoria do Sintraturb, apresenta uma realidade diferente, baseada principalmente, em sua experiência profissional cotidiana de motorista. Ele entende

“que o sistema integrado não deu certo e que não foram convocados para discutir sua implantação. [...] o sistema [...] precisa ser melhorado, pois se uma pessoa perder o ônibus [terá] que esperar mais vinte minutos pelo próximo. [...] o sistema de transporte é caríssimo, razão da perda de passageiros”. Concluindo seu depoimento, Faustino reitera que o sindicato dos trabalhadores “não aceita a diminuição de funcionários, ou seja, cobradores, pois os ônibus lotados não permitem que os motoristas andem sozinhos” (CPI, 2005, fls. n.º. 8341-8342).

Para Norberto Stroich, secretário de Transportes de 2004 a 2008, o modelo implantado é extremamente caro, sendo que foram criados “cinco novos itens que influenciaram os custos das tarifas na faixa de 10 a 11%”. Stroich relatou ainda que a principal proposta de mudança para o SIT seria a revogação dos “nichos geográficos de forma a reduzir os custos da tarifa [e] objetivando reduzir transbordos” (CPI, 2005, fls. n.º. 6370-6371)

Carlos Eduardo Ceneviva, arquiteto, coordenador dos trabalhos da empresa Jaime Lerner arquitetos associados, contratada pelo município de Florianópolis para reformular o SIT, apontou a urbanização descontínua de Florianópolis como dificuldade para a

implantação de um bom sistema de transportes. Ceneviva considerou que a implantação do sistema foi precipitada e que a mesma deveria ter sido feita por etapas e que o maior desafio seria fazer o sistema operar a custos acessíveis e acrescentou que

“a maneira de fazer a cobrança [da tarifa] incorre em desperdício com duplicidade de custos, pois os terminais tem função dupla de promover integração e também de cobrança. [...] as operações da rede devem ser compartilhadas pensando-se em utilizar uma rede única, não devendo ser limitadas as áreas de operações por empresas, mas sim priorizar a participação no sistema. Sugeriu ainda que o estado gerencie a questão metropolitana, entendendo que é preciso haver uma vontade política para resolver o problema da região metropolitana” (CPI, 2005, fl. n.º. 8307).

De acordo com Francisco de Assis Filho, ex-secretário de Obras, estudos para implantação do sistema integrado na capital começaram a ser feitos desde início da década de 1990 com o SISTRAN e “posteriormente pelo município de Florianópolis, resultando no sistema que foi implantado, com previsão de utilização do sistema que estava sendo projetado para a grande Florianópolis” (CPI, 2005, fl. n.º. 6576). Questionado a respeito da afirmação do então secretário Norberto Stroich de que a implantação dos terminais de integração do continente foi uma decisão unilateral do município, Assis considerou a afirmação inverídica e contou que, quando o diretor geral do DETER era o engenheiro Norberto Stroich, recebeu o projeto do sistema metropolitano, mas a prefeitura de São José, então ocupada por Dário Berger, não permitiu que o sistema planejado pelo DETER fosse implantado naquele município. Assis também afirmou que a construção de dois elevados foi realizada com recursos do sistema integrado. Sobre as manifestações ocorridas desde a implantação do SIT, o ex-secretário reconheceu que uma série de linhas foram criadas tendo em vista as mobilizações (CPI, 2005, fl. n.º. 6577-6578).

A despeito de todas as críticas e manifestações contrárias à concepção e preço das tarifas do SIT, Juscélia Momm, gerente do Núcleo de Transportes de abril a dezembro de 2004, ainda considerou que o projeto era “perfeito” e “que todo investimento que se faz para

melhorias, obedecem critérios técnicos e consequentemente implica nos custos tarifários” (CPI, 2005, fl. n.º. 6368).

Concluída a investigação, foi redigido o relatório final, que inicia com um histórico da implantação do SIT:

“Não precisamos de grandes buscas e análises profundas para chegar a perceber os motivos reais das insatisfações externadas pelo Cidadão e usuário do Sistema de Transportes Coletivos de Florianópolis, nos anos de 2003 e 2004, quando da real ativação do novo SIT. [...] Sobressaltada com o novo SIT e com REAJUSTES TARIFÁRIOS, e também com as modificações de trânsito dos ônibus, a população e alguns setores organizados (estudantes, associações, sindicatos), acabaram por causar lamentáveis episódios de violência, protestos e agressões, onde os únicos prejudicados foram os cidadãos e a imagem da nossa cidade, com projeção negativa nacionalmente” [maiusculas no original] (CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2005b, fl. 08).

Mesmo diante de tão grave situação, o texto do Relatório Final da CPI de início já apontava um responsável pela *violência e prejuízo da imagem da cidade*: a população. Interessante notar que, além das diversas modificações realizadas no sistema, as manifestações também contribuíram para barrar reajustes tarifários em 2004 e 2005. Qual teria sido o prejuízo para os cidadãos, especialmente os usuários do transporte coletivo? Mais adiante, o vereador Juarez Silveira, relator da CPI, escreve:

“Controvertidos são os interesses em torno do tema Transporte Coletivo de Florianópolis, dada a sua repercussão econômica, financeira, política e social. [...] necessário dizer que as centenas de documentos, títulos, relatórios ajuntados aos autos, geram diferentes informações, uma vez que cada qual retrata um momento do dinâmico **mercado do transporte coletivo**” [grifo meu] (CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2005b, fl. 34).

O texto também afirma que “outro fator complicador foi que nos últimos 15 anos o Sistema Integrado metropolitano teve sua implantação adiada várias vezes, demonstrando falta de prioridade dos Governos na solução do Transporte Urbano Regional, com reflexos, especialmente, na Capital” (CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2005b, p. 35). O relatório final também não apontou “nenhum ato afrontoso por parte do SIT que mereça a pejorativa qualificação de ‘Caixa Preta’, ou ato que possa se considerar lesivo a coletividade” (CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2005b, fl. 36).

E que sobre o planejamento e implantação do SIT:

“o que vimos foi uma sucessão de exigências em termos de normas e equipamentos, equívocos sanáveis, que acabaram por encarecer o transporte coletivo de nossa cidade, e um atabalhoamento na sua implantação, gerando grande confusão e contrariedade da população, que não foi devidamente informada e preparada para o acolhimento do novo sistema (CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2005b, fl. 36).

O relatório também ressalta outros pontos, tais como: ausência de uma política de transporte coletivo metropolitano e carência de pessoal com conhecimento estratégico, de planejamento e engenharia de transportes urbanos, dentro da estrutura permanente do Município.

### **3.6 A reorganização do Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Florianópolis**

No início de 2005 a prefeitura de Florianópolis contratou por R\$ 250.000,00 o escritório *Jaime Lerner arquitetos associados* para a elaboração de uma avaliação técnica visando “o aprimoramento do atual Sistema Integrado de Transportes” baseada na metodologia de “*projetos urbanos estratégicos*” (KAWAHARA, 2005, p. 02). Como em outros planos e/ou declarações, neste também há referência ao “urgente estabelecimento da prioridade do transporte coletivo sobre o individual” (KAWAHARA, 2005, p. 02).

O plano apresentado teve dois objetivos básicos: “a) identificar e conceber projetos estratégicos na forma de cenário arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos, catalisadores do desenvolvimento da

cidade; b) propor a reorganização e racionalização dos serviços de transporte coletivo e a ampliação das alternativas de deslocamentos, visando a melhoria da mobilidade da população fixa e visitante” (KAWAHARA, 2005, p. 03). Em relação ao segundo objetivo foi proposta uma avaliação do atual sistema de transporte coletivo para a “elaboração de diretrizes gerais de adequação do Sistema Integrado de Transportes” (KAWAHARA, 2005, p. 04).

O primeiro relatório apresentado chama atenção para o fato da “descontinuidade da malha urbana com uma área central densa” e núcleos secundários com baixa densidade demográfica que ocupa uma área dez vezes maior, se comparada a uma cidade com urbanização contínua o que dobraria a necessidade de “racionalização e eliminação de desperdícios operacionais” (Jaime Lerner arquitetos associados, 2005a, p. 03-04).

O estudo concluiu que “o problema da tarifa do transporte da cidade não [teria] origem na planilha, e sim no dimensionamento da oferta e nos índices de passageiros/km praticados” (Jaime Lerner arquitetos associados, 2005b, p. 08). Verificou-se também que, em Florianópolis, ao contrário do que é praticado em outras cidades, os custos da implantação da bilhetagem eletrônica e construção dos terminais foram repassados à tarifa, representando 9,69%. Por outro lado, na média, constatou-se “o baixo índice de utilização dos ônibus” e foram propostas a redução de baldeações, realização de pesquisa origem-destino, utilização de micro-ônibus, “redução de 20% na quilometragem e 20% da frota” [itálico e sublinhado no original] (Jaime Lerner arquitetos associados, 2005b, p. 10). Com relação ao acesso a alguns terminais, verificou-se a realização de percursos ociosos, o que provoca aumento de custos e de tempo de viagem.

Ao contrário do sistema anterior no qual cada empresa possuía áreas de atuação exclusivas, a equipe de Lerner propôs uma rede única, independente de área de atuação. “A implantação de uma Rede Integrada de Transportes deve ter como objetivo a simplificação dos itinerários e a acessibilidade à toda a cidade com o pagamento de uma tarifa”, para isso foram realizadas diversas modificações nos itinerários das linhas existentes e criação de linhas diametrais. (Jaime Lerner arquitetos associados, 2005c, p. 04). Foi proposto também mudanças na jornada de trabalho, que reduziriam 12% da mão de obra. Em relação aos terminais, o poder público deveria assumi-los. Além de diversas readequações em sistema viário, inclusive com a duplicação de rodovias e construção de elevado na confluência das rodovias SC-401 e SC-404 e implantação de faixas preferenciais para ônibus em alguns trechos.

Concluindo, reforçou-se o fato de que cada medida proposta possuía “prós e contras, devendo ser analisada e negociada com os envolvidos [...] a fim de angariar credibilidade e boa expectativa da população em relação às próximas implementações” (Jaime Lerner arquitetos associados, 2005c, p. 04). Em 10 de fevereiro de 2006, a tarifa única foi aprovada pelo Conselho Municipal de Transportes e implantada em 14 de fevereiro de 2006.

### 3.7 Conclusão

Este capítulo apresentou alguns discursos e conflitos em torno do transporte coletivo por ônibus em Florianópolis. Para isso, buscou-se evidenciar os recursos de persuasão e as relações de força entre os principais atores envolvidos.

Ao final da década de 1990, com amplo apoio da base governista na Câmara de Vereadores, Angela Amin não teve dificuldades em aprovar leis sobre o transporte coletivo que provocaram muita polêmica. Além de deflagrar alguns conflitos entre vereadores governistas e de oposição, a resistência também partiu do Sindicato dos Motoristas e Cobradores de Florianópolis (Sintraturb), que passou a classificar a relação entre executivo municipal e empresários das empresas de transporte coletivo como uma *caixa-preta*, principalmente como forma de pressão para evitar possíveis demissões de cobradores. No entanto, a atuação do Sintraturb não ficou restrita às reivindicações trabalhistas e ressaltou a necessidade de um debate mais amplo em que a própria dinâmica da cidade fosse discutida, *privilegiando meios coletivos de transporte, eficientes e de qualidade*.

As crescentes tensões em torno da aprovação da lei 034/99 provocaram diversas manifestações contrárias, classificadas por algumas autoridades municipais como *movimento político-partidário*, que culminaram com repressão policial e os manifestantes sendo chamados de *baderneiros*, antecipando episódios que ainda estariam por ocorrer na década seguinte. Por outro lado, sindicalistas, vereadores e deputados de oposição pressionavam a prefeita a negociar o projeto de lei com a comunidade.

Embora a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabeleça como um dos direitos dos usuários *participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana*, foi num ambiente de desinformação que o Sistema Integrado de Transporte de Florianópolis (SIT) começou a operar a partir de 2003 e, em virtude

do elevado preço da tarifa e de seu modelo de operação, as críticas se intensificaram. As manifestações que se seguiram revelaram ampla participação de instituições e organizações participantes e se caracterizaram por não possuir liderança unificada. As *Revoltas da Catraca* se tornaram referência para movimentos da mesma natureza em outras cidades brasileiras. No entanto, podemos verificar que os diversos acontecimentos não se pautaram apenas na temática do transporte coletivo, mas também estiveram relacionados a outras temáticas, sendo a consolidação de alianças para as eleições municipais e estaduais um dos mais importantes.

Mais uma vez representantes do executivo municipal e a maioria dos colonistas de jornais, em claras tentativas de desqualificar o movimento, *denunciaram* que o *direito das pessoas de ir e vir* estaria sendo afrontado por *baderneiros da pior espécie!* Verdadeiros *terroristas estrangeiros* que, *segundo provas documentais e fotográficas* estariam *planejando a invasão da Capital* e deveriam ser *motivo de preocupação para os cidadãos-eleitores de nossa cidade*. Como resolver essa situação? Polícia nas ruas e, caso isso não surta o efeito desejado, *que se chamem as forças armadas!* Efeitos de sentido que tentaram passar os interesses de uma minoria como se fossem da maioria. Que população é essa? E a população que paga e utiliza o transporte coletivo, seria o movimento contrário a elas também? Mas não era também pela defesa do *direito de ir e vir* que as manifestações estavam acontecendo? Perverso enredo a que estão submetidos aqueles que contestam a ordem do discurso.

Mas se em 2004 as eleições municipais contribuíram para que a repressão policial às manifestações não fosse tão intensa, em 2005, a construção de alianças que viabilizassem a reeleição do então governador Luiz Henrique da Silveira, foram determinantes para a utilização da força e da violência contra os manifestantes e o governador, de defensor *do livre e sacrossanto direito de manifestação pacífica*, em 2004, passou a ser acusado de *agente do Dops*, em 2005. Ainda sobre a atuação da polícia, divergências internas também se tornaram públicas e demonstraram a dificuldade da situação, pois instituições militares têm por prática não expor problemas internos em função da forte hierarquia. Disputas também ocorreram no interior do movimento e a mais simbólica de todas ocorreu entre lideranças do Movimento Passe Livre (MPL), envolvendo, principalmente, Marcelo Pomar e Lucas de Oliveira.

Já as justificativas e explicações dadas pelo então prefeito Dário Berger sobre o aumento das tarifas foram emblemáticas. Primeiro o

prefeito declarou que *estaria de mãos amarradas*, pois o aumento teria sido *fruto de ordem judicial*, argumento veementemente contestado pela AMC. Depois o prefeito viajou à Brasília para pressionar o governo federal em função da carga tributária que incidiria sobre os insumos do setor de transporte. Sem sucesso, recebeu como resposta que a responsabilidade pelo transporte coletivo é municipal. Finalmente, passaram também a ocorrer disputas entre legislativo e executivo municipais, especialmente em relação a quem caberia encontrar solução para o problema.

Quanto às posições contrárias ao movimento e ao papel da mídia, pode-se constatar a grande utilização de paráfrases, ou seja, em mais de uma década se disse a mesma coisa só que de maneiras diferentes, embora, muitas vezes nem tanto assim. Os textos citados anteriormente afirmavam concordar que o aumento das tarifas era *abusivo*, *inaceitável* ou *injusto*, mas nenhum deles aproveitou a oportunidade para confrontar os discursos produzidos, entrar no mérito da questão ou tratá-la em sua complexidade tendo em vista a organização e o desenvolvimento da cidade. Como isso implicaria a interrupção do processo de produção dos discursos e abriria espaço para o diferente, o que se ouviu foi um profundo silêncio. A discussão mais aprofundada ficou restrita ao material distribuído pelo movimento e pela contribuição de alguns leitores que, mesmo contestando muitas das informações veiculadas na mídia, conseguiram ter seus textos publicados. E os princípios constitucionais da livre manifestação? E quais supostos documentos seriam esses que *comprovariam* a *invasão* da cidade? Onde estão? Quem os produziu? Como circularam? E se o SIT fosse bem recebido pela população, também não seria utilizado com objetivos eleitorais? Ficam algumas perguntas.

Finalmente, tratamos da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) criada para investigar a situação do transporte coletivo em Florianópolis e das alterações executadas no SIT. Os documentos e depoimentos analisados não apenas contribuíram para reiterar posições discutidas em itens anteriores, como também, expuseram contradições, especialmente no caso do relatório final.



## 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho procuramos analisar a discursividade da mobilidade urbana em Florianópolis, por meio da investigação de conflitos e discursos em torno do transporte coletivo. Por outro lado, com base no conceito geográfico de mobilidade urbana, não se pode omitir a importância do poder econômico e político exercida pelo setor imobiliário, cujo controle fundiário estabelecido na cidade promoveu a verticalização da área central e a expansão urbana. O principal objetivo deste capítulo é concluir este trabalho, mas de maneira alguma o discurso. Isso quer dizer que só poderia pensá-lo enquanto o abrir de algumas janelas numa parede. A pesquisa forma e transforma o pesquisador e nesse processo discursivo não há começo absoluto nem ponto final, pois ela também aponta para dizeres futuros.

No primeiro capítulo deste trabalho vimos que a Análise de Discurso envolve a exploração da presença ativa da ausência, ou seja, silêncios ou lacunas também fazem parte dos discursos. Ferreira (2005 *apud* CARNEIRO, 2008) compara essa ideia à imagem de uma rede de pesca formada de fios que se encontram e se sustentam por meio de nós. Mas os fios e os nós de uma rede de pesca formam espaços vazios tão importantes quanto os primeiros. Se não houvesse os furos não haveria a rede. O mesmo pode-se dizer em relação ao discurso, pois uma de suas características é a incompletude. Assim como a totalidade de uma rede de pesca contém, além de seus fios e nós, espaços vazios, o que é dito também contém o não-dito. No caso dos discursos analisados o foco sempre esteve centrado nas discussões em torno da organização do transporte, mas e o restante da cidade, com sua dinâmica, organização, uso e ocupação do solo? Em parte, a mesma imagem da rede de pesca citada anteriormente, também pode ser relacionada à cidade. Mas, se por um lado os fios poderiam ser comparados às ruas e avenidas e os nós aos entroncamentos, o que corresponderia ao *vazio* da rede de pesca na cidade é fundamentalmente seu oposto, visto que são as áreas, de uma maneira ou de outra, ocupadas e usadas pela cidade e seus cidadãos.

Com base no conceito geográfico de mobilidade urbana apresentado no segundo capítulo, vimos que não se pode dissociar a organização da cidade e seus sistemas de transportes, ou seja, de acordo com esse conceito, falar de mobilidade urbana significa considerar a mobilidade residencial, mas que também é econômica e social. Embora a pesquisa aqui desenvolvida tenha se restringido a análise dos discursos e conflitos em relação às manifestações populares pela redução das

tarifas e pela insatisfação dos usuários em relação ao transporte coletivo, o setor imobiliário nunca deixou de estar presente.

Ao longo deste processo verificamos que os problemas referentes ao transporte coletivo são crônicos e ocorrem há décadas. Muitos dos principais problemas diagnosticados ainda estão presentes e as soluções propostas também não foram totalmente aplicadas. Por outro lado, desde a década de 1970 estudos já recomendavam diversas ações para melhoria do transporte coletivo, dentre elas, a implantação de um sistema integrado de transportes de abrangência regional que incluía todos os municípios do aglomerado urbano de Florianópolis.

No caso do Sistema Integrado de Transporte de Florianópolis, se decidiu pela implantação de um modelo do tipo *tronco-alimentador* e pela construção de nove terminais. No entanto, três deles, Terminal de Integração de Capoeiras (TICAP), Terminal de Integração do Jardim Atlântico (TIJAR) e o Terminal de Integração do Saco dos Limões (TISAC), foram desativados. Isto reforça a tese de que, como as novas construções estão submetidas às rápidas e profundas mudanças do espaço urbano, logo elas se tornam obsoletas.

Embora deva se considerar que a reorganização do SIT e a tarifa única implantados em 2005 introduziram algumas melhorias no sistema, os usuários do transporte por ônibus continuam tendo que se submeter ao excesso de lotação dos ônibus, à pequena frequência de horários de algumas linhas, a considerável redução de oferta de transporte nos finais de semana, transferências, longas esperas nos terminais, aumento dos tempos de viagem e, com raríssimas exceções, ausência do serviço na madrugada, entre outros.

Cada vez mais o discurso da necessidade da restrição do uso do automóvel e do incentivo a outros modos de transporte ganha novos adeptos. Resta saber se as políticas de restrição ao uso do automóvel nas áreas urbanas serão realizadas por meio da renda ou do espaço. No primeiro caso estaremos falando de aumento de impostos, taxas e pedágios urbanos, entre outras medidas. Já no segundo caso, a restrição se daria pela ampliação das áreas destinadas a transportes de massa ou coletivos ou individuais não-motorizados, como corredores exclusivos de ônibus e ciclofaixas ou ciclovias, por exemplo, em detrimento do espaço destinado aos automóveis. No entanto, não se pode pensar em medidas infraestruturais se essas não estiverem integradas à melhoria do serviço. Quanto a isso, a política tarifária adotada pode mudar radicalmente a maneira como o transporte coletivo tem sido organizado e usado não apenas em Florianópolis, como, possivelmente, na totalidade das cidades brasileiras. Trata-se de se agregar à integração

tarifária física feita nos terminais a integração temporal e isso, no caso de Florianópolis e das cidades que adotam as chamadas catracas eletrônicas, envolveria apenas uma reprogramação dos equipamentos.

Atualmente convencionou-se falar em crise de mobilidade, mas para os usuários do transporte público, isso não é novidade, pois esse modo de transporte, de uma maneira ou de outra, sempre esteve em crise. A diferença é que agora, os problemas de congestionamento que ocorrem na maioria das grandes cidades passaram também a afetar uma parcela da população que, até então, não sofria de forma crônica os efeitos desse problema. A organização do transporte por ônibus em Florianópolis, também é a expressão espacial do poder que revela o controle de uma classe sobre outra. Este controle tem vários aspectos (econômico, político, social, etc.), trazendo consequências bem distintas. Como, nem o espaço, nem a sociedade, são homogêneos, ocorre a privatização geral da cidade, não a favor dos habitantes, mas sim em favor dos organismos responsáveis pela gestão urbana. Organismos que, como vimos anteriormente, planejam com base em interesses econômicos e políticos.

Ao transformar ruas em corredores de fluxo intenso e contínuo, a cidade reduz a possibilidade do encontro e da troca, lançando as bases para uma radical reorganização dos fluxos urbanos e seu respectivo controle. Controle que ocorre por meio de decisões do Estado e de investidores sobre quando, como e onde quais redes serão construídas, os serviços prestados e quais os preços das tarifas, além de um controle através de instrumentos legais.

O reconhecimento de uma sociedade diversificada e conflituosa coloca em foco os diferentes interesses de grupos e indivíduos. A diferenciação entre os atores é um pressuposto básico para se compreender que as vantagens ou desvantagens advindas de um sistema de transportes não recaem igualmente entre as pessoas. Neste caso, os acontecimentos em torno do transporte coletivo em Florianópolis analisados no terceiro capítulo expressam bem os diversos e, muitas vezes, contraditórios interesses.

Embora a Política Nacional de Mobilidade Urbana determine que os cidadãos tenham o direito de participar do planejamento, fiscalização e avaliação das políticas locais de mobilidade urbana, representantes do executivo municipal e a maioria dos colonistas de jornais se esforçou apenas para desqualificar o movimento. Mas se por um lado, a desigualdade produz conflitos, por outro, proporciona o surgimento e o fortalecimento de movimentos sociais que reivindicam um serviço de transporte que atenda às necessidades cotidianas de apropriação e uso da

cidade e participação efetiva na formulação das políticas públicas. Além da atuação dos vereadores de oposição, a resistência também partiu de sindicatos e associações de moradores, mas principalmente de estudantes e dos usuários do transporte coletivo.

Assim, a cidade não se restringe apenas à sua dimensão material, mas passa a cumprir também suas funções políticas e sociais. Nesse sentido, as ruas deixam de ser suporte material da circulação, que é principalmente econômica, e passam a ser lugar de protesto. As manifestações populares, se não mudaram a ordem do discurso, foram fundamentais para abrir brechas e mostrar o quanto nossas cidades poderiam ser diferentes, além de produzirem melhorias na organização do transporte coletivo em Florianópolis.

Finalmente, ao mesmo tempo em que escrevo essas palavras, a prefeitura de Florianópolis também invoca o *futuro* por meio de propaganda sobre o Plano Diretor<sup>22</sup> em jornais veiculada em emissoras de rádio e televisão da cidade com o seguinte *slogan*: “Plano Diretor de Florianópolis, o futuro da cidadania pensado hoje”. Mais uma referência ao futuro, que muitos dizem se tratar de propaganda disfarçada da *future* eleição municipal (RUBIM, 2012).

A propaganda, como tantas outras, reforça o discurso do Plano Diretor como guardião do futuro, conforme vimos anteriormente. Dessa maneira, nos defrontamos com um forte recurso de persuasão: o uso descontextualizado da palavra *futuro*. É possível descolar futuro de presente e passado? Assim como o presente não decorre totalmente do passado, o futuro não pode depender absolutamente do presente. O passado “comparece como uma das condições para a realização do evento, mas o dado dinâmico na produção da nova história é o próprio presente, isto é, a conjunção seletiva de forças existentes em um dado momento” (SANTOS, 2002, p. 330). Com base na análise da atual conjunção de forças em Florianópolis e no modelo de cidade que vem sendo planejado e realizado, podemos afirmar, sem medo de parecermos pessimistas, que o futuro da mobilidade urbana em Florianópolis não parece diferente do que já ocorre hoje em cidades maiores, a não ser que haja forte mobilização social.

Planejar, governar, dialogar, deslocar, trabalhar, habitar, recrear, pensar, viver... A cidade é um espaço privilegiado para as trocas, os fluxos e a diversidade, possibilitando grandes oportunidades e desafios. A participação popular é imprescindível para uma melhor organização

---

<sup>22</sup> Os debates em torno do Plano Diretor de Florianópolis foram iniciados em 2006 e interrompidos em 2009. Após seis anos o plano ainda não foi aprovado.

do transporte coletivo em Florianópolis. Caso contrário, continuamos a repetir a velha fórmula através da qual quem usa não decide e quem decide o faz para exercer o poder e privilegiar seus interesses, em detrimento da maioria. Se os territórios são reflexo da segregação que se manifesta no espaço geográfico, os cidadãos não podem e não devem se deixar excluir de qualquer processo decisório que diga respeito à cidade. Quanto a isso os acontecimentos em torno do transporte coletivo em Florianópolis seguramente alteraram, pelo menos temporariamente, o jogo de força e poder na cidade, transformando-se em verdadeiros monumentos de celebração da vitória popular que assinalaram uma imagem positiva de nossa cidade.



**BIBLIOGRAFIA**

ALCEU, P. Vergonhoso. **Diário Catarinense**, Florianópolis, p. 12, 28 fev. 1999.

ARANTES, T. G. F e FERREIRA, W. R. **Considerações iniciais sobre o objeto de estudo e as diversas interfaces da geografia dos transportes**. Universidade Federal de Uberlândia: 4ª Semana do Servidor e 5ª Semana Acadêmica, 2008. Disponível em: <<http://www.ic-ufu.org/anaisufu2008/PDF/SA08-20519.PDF>>. Acesso em: 18 nov. 2010.

BASTOS, A. Prefeitura diz que não revoga a alta. **Diário Catarinense**, Florianópolis, p. 28, 06 jun. 2005a.

\_\_\_\_\_. “Ninguém fecha as pontes comigo como prefeito”. **Diário Catarinense**, Florianópolis, p. 05, 02 jun. 2005b.

BAUER, M. do C. Protesto deixa feridos na Praça XV. **O Estado**, Florianópolis, p. 09, 25 fev. 1999a.

\_\_\_\_\_. Tumulto teve repercussão em todo país. **O Estado**, Florianópolis, p. 09, 26 fev. 1999b.

BERGER, D. Nota oficial. **AN Capital**, Florianópolis, p. 05, 31 mai. 2005.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BERTOLINI, J. PM avisa que vai manter a ordem. **Diário Catarinense**. Florianópolis, p. 18, 18 jun. 2005.

BIASOTTO, M. **Companhia Operadora de Terminais de Integração S. A. – COTISA**. 15 ago. 2005.

BOURDIEU, P. **Questões de sociologia**. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.

BRANDÃO, A. Prefeito se rende. Desgastado. **Zero**, Florianópolis, p. 03, 28 jun. 2005.

BRASILEIRO, A. [et alii]. **Um novo modelo de regulamentação para o transporte público urbano por ônibus no Brasil**. In. NASSI, Carlos [et al. - orgs.]. *Transportes: experiências em rede*. Rio de Janeiro: FINEP, 2001.

BRDE. **Sistema Integrado de Transporte de Massa para a Grande Florianópolis**. Florianópolis: BRDE, 1994.

CÂMARA aprova o transporte integrado. **O Estado**, Florianópolis, p. 09, 21 jan. 1999.

CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS (CMF). **Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) - Transporte Coletivo**. Resolução n.º 1026/2005a.

CÂMARA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS (CMF). **Relatório Final** – Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Transporte Coletivo. Resolução n.º 1046/2005b.

CAMPOS FILHO, C. M. **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos**: o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil. 2ª. ed. São Paulo: Studio Nobel, 1992.

CARDOSO, R. **Aventuras de antropólogos em campo ou como escapar das armadilhas do método**. In. CARDOSO, R. (org.). *A aventura antropológica: teoria e pesquisa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986. Pp. 95-105.

CARDOSO, M. Pedras, bombas de gás e balas de borracha durante protestos. **O Estado**, Florianópolis, 01 jul. 2004, p. 11.

CARNEIRO, E. A. **O discurso fundador do Acre: heroísmo e patriotismo no último oeste**. 2008. Dissertação (Mestrado em Letras) – Programa de Mestrado em Letras, Universidade Federal do Acre, Rio Branco, 2008.

CARVALHO, N. **Mobilidade Urbana em Florianópolis**: o papel do SIT. Florianópolis: *Mimeo*, 2004.



CECCA - Centro de estudos, cultura e cidadania. **Uma cidade numa ilha**: relatório sobre os problemas sócio-ambientais da Ilha de Santa Catarina. Florianópolis: Insular, 1996.

CHAUÍ, M. **O que é ideologia**. 2ª. Edição. São Paulo: Brasiliense, 2008.

CHRISTOFOLETTI, R. Integrado e complicado. **Carga & Cia**, n. 49, ago. 2003. Disponível em: <[http://www.cargaecia.com.br/arquivo/agosto2003/index\\_brasil.php](http://www.cargaecia.com.br/arquivo/agosto2003/index_brasil.php)>. Acesso em: 24 jun. 2004.

CIOATTO, J. Revogação do decreto não é cogitada. **AN Capital**, Florianópolis, p. 09, 04 jun. 2005a.

\_\_\_\_\_. Berger pede prazo para adequar sistema. **AN Capital**. Florianópolis, p. 06, 11 jun. 2005b.

\_\_\_\_\_. Berger decide reduzir tarifas de ônibus. **AN Capital**. Florianópolis, p. 07, 22 jun. 2005c.

CIOATTO, C.; COSTA, C. Empresas recebem decisão com surpresa. **AN Capital**. Florianópolis, p. 07, 22 jun. 2005d.

COLLE, S. Baderneiros de plantão. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 02 jul. 2004a, p. 10.

\_\_\_\_\_. Protestos. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 09 jul. 2004b, p. 38.

CONFRONTOS violentos na capital. **A Notícia**, Joinville, 01 jul. 2004, p. A8.

CORRÊA, R. L. **Interações espaciais**. In CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo C. da C.; CORRÊA, Roberto L. (orgs.). Explorações geográficas: percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

COSTA, C. Protestos deixam feridas “morais”. **AN Capital**, Florianópolis, p. 08, 05 jun. 2005a.

\_\_\_\_\_. Dário propõe subsídio para tarifas altas. **AN Capital**. Florianópolis, p. 07, 14 jun. 2005b.

\_\_\_\_\_. Vereador questiona conduta do Executivo. **AN Capital**. Florianópolis, p. 06, 16 jun. 2005c.

\_\_\_\_\_. Estudantes passam a pressionar Câmara. **AN Capital**. Florianópolis, p. 06, 16 jun. 2005d.

CPI em 08 ago. 2005, fl. n.º. 6580.

CPI em 08 ago. 2005, fl. n.º. 6581.

CPI em 29 ago. 2005, fls. n.º. 8341-8342.

CPI em 18 jul. 2005, fls. n.º. 6370-6371.

CPI em 18 jul. 2005, fl. n.º. 8307.

CPI em 08 ago. 2005, fl. n.º. 6576.

CPI em 08 ago. 2005, fl. n.º. 6577-6578.

CPI em 18 jul. 2005, fl. n.º. 6368.

DÁRIO Berger apresenta uma nova proposta para reduzir passagens. **O Estado**. Florianópolis, p. 07, 22 jun. 2005

DÁRIO Berger é o prefeito da capital. **Diário Catarinense**, p. 01, 01 nov. 2004.

DETRAN-SC, 2009. Disponível em:

<<http://www.detran.sc.gov.br/estatistica/automoto.mht>>. Acesso em: 03 nov. 2010.

DIAS, L. C. D. **Os sentidos da rede:** notas para discussão. In. DIAS, L. C. D. e SILVEIRA, R. L. L. (orgs.) *Redes, sociedades e territórios*. Santa Cruz do Sul, RS: EDUNISC, 2005.

\_\_\_\_\_. **A cidade, a metrópole e o modo de vida: notas para discussão**. In. CARLOS, Ana F. A. e LEMOS, A. I. G. (orgs.) *Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2003.

\_\_\_\_\_. **Redes: emergência e organização.** In. Geografia: conceitos e temas. 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

DINÂMICA da cidade deve ser repensada. **Jornal do Ônibus**, Florianópolis, nº. 6, p. 04, jun. 1998.

DUPUY, Gabriel. **Villes, systèmes et réseaux: le rôle historique des techniques urbaines.** In: Les annales de la recherche urbaine, nº 23-24, 1984. [traduzido para o português por Leila Christina Dias em agosto de 1996].

ELTERMANN, R. Comissões não conseguem consenso sobre projeto. **AN Capital**, Florianópolis, p. 03, 23 fev. 1999a.

\_\_\_\_\_. Câmara inicia o ano com a polêmica do transporte. **AN Capital**, Florianópolis, p. 03, 10 fev. 1999b.

\_\_\_\_\_. Sob protestos, projeto de transporte é aprovado. **AN Capital**, Florianópolis, p. 03, 25 fev. 1999c.

\_\_\_\_\_. Mesa diretora proibiu a entrada da população no prédio da Câmara. **AN Capital**, Florianópolis, p. 03, 25 fev. 1999d.

\_\_\_\_\_. Projeto substitui legislação ‘arcaica’ para transporte. **AN Capital**, Florianópolis, p. 03, 27 fev. 1999e

FANTIN, M. **Cidade dividida:** dilemas e disputas simbólicas em Florianópolis. Florianópolis: Cidade futura, 2000.

FANTINATTI, S. Você gosta de aventura? Tome um ônibus na Capital. **O Estado**, Florianópolis, 22 jul. 1980, p. 21.

FEYERABEND, P. **Contra o método.** Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1989.

FLORIANÓPOLIS. **Institui a política de desenvolvimento urbano do município de Florianópolis, o plano de uso e ocupação, instrumentos urbanísticos e sistema de gestão.** [2012?]. Disponível em: <[http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/17\\_04\\_2012\\_9.19.10.067b3427b85d109e93c85eca1f4108fb.pdf](http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/17_04_2012_9.19.10.067b3427b85d109e93c85eca1f4108fb.pdf)>. Acesso em: 14 jun. 2012.

FOUCAULT, M. **A arqueologia do saber**. 7ª. Ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

\_\_\_\_\_. **Estratégia poder-saber**. Org. MOTTA, M. B. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2006.

\_\_\_\_\_. **A ordem do discurso**: aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. São Paulo: Edições Loyola, 1996.

\_\_\_\_\_. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

FRANZONI, Tereza M. **As “perigosas” relações entre movimento popular/comunitário e administração pública municipal na Ilha de Santa Catarina**. Dissertação (mestrado), Universidade Federal de Santa Catarina, 1993.

GADOTTI, F. Transporte coletivo monopoliza debate. **AN Capital**, Florianópolis, 02 jul. 2004, p. 03.

GEIPOT. Estudo de Transporte Coletivo - **TRANSCOL**. *Estudo de Transportes Urbanos da Grande Florianópolis*. Brasília: GEIPOT, 1978.

GEORGE, P. **Geografia Urbana**. São Paulo: DIFEL, 1983.

GILL, R. **Análise de discurso**. in BAUER, M. W.; GASKELL, G.; e ALLUM, N. C. Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som. Um manual prático. 7ª Ed. Petrópolis: Vozes, 2008.

GOMES, P. C. C. **A condição urbana**: ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GOMES, S. Tarifas sobem mais que a inflação. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 07 jul. 2004, p. 27.

HUET, B. **A cidade como espaço habitável**: alternativas à carta de Atenas. In *Arquitetura e Urbanismo*. Ano 2, nº. 9, dez. 86/jan. 87.

IBGE, 2010 Disponível em:

<<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em 16 mar. 2011.

INTELIGÊNCIA se infiltra sem agitar, diz PM. **Diário Catarinense**, Florianópolis, p. 29, 06 jun. 2005.

ITRANS – Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte. **Mobilidade e pobreza**: relatório final, 2004.

Jaime Lerner arquitetos associados. **Cidade de Florianópolis**: avaliação técnica do Sistema Integrado de Transportes. Curitiba, jun. 2005.

Jaime Lerner arquitetos associados. **Cidade de Florianópolis**: avaliação técnica do Sistema Integrado de Transportes. Curitiba, jun. 2005b. [Relatório de atividade 1/3].

Jaime Lerner arquitetos associados. **Cidade de Florianópolis**: avaliação técnica do Sistema Integrado de Transportes. Curitiba, ago. 2005c, p. 04. [Relatório de atividade 2/3].

KAFRUNI, S. Angela já planeja a última transição. **Diário Catarinense**, Florianópolis, p. 06, 01 nov. 2004.

KAWAHARA, P. **Assessoria em projetos urbanos estratégicos para a cidade de Florianópolis**: plano de trabalho. Curitiba: 11 abr. 2005.

LACAZE, J. P. **Os métodos do urbanismo**. Campinas: Papyrus, 1993.

LAGO, M. C. **Modos de vida e identidade**: sujeitos no processo de urbanização da Ilha de Santa Catarina. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1996.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEMOS, F. Balbúrdia (2). **Diário Catarinense**, Florianópolis, 01 jul. 2004a, p. 08.

\_\_\_\_\_. Objetivos (2). **Diário Catarinense**, Florianópolis, 07 jul. 2004b, p. 08.

\_\_\_\_\_. Hora de refletir. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 01 nov. 2004c, p. 08.

LIBERATO, L. V. M. **Guerra da Tarifa 2005: Uma Visão de Dentro do Movimento Passe-Livre em Floripa**. 2005. Disponível em: <<http://botecodovalente.blogspot.com.br/2010/06/guerra-da-tarifa-2005-leo-vinicius.html>>. Acesso em: 13 mar. 2012.

\_\_\_\_\_. **A Guerra da Tarifa**. 2004. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/es/red/2004/07/286542.shtml>>. Acesso em: 12 jun. 2012.

LIMA, J. Transporte urbano muda no dia 19. **AN Capital**, Florianópolis, 04 jul. 2003a, p. 01.

\_\_\_\_\_. Planejamento considerou peculiaridades da cidade. **AN Capital**, Florianópolis, 04 jul. 2003b, p. 01.

\_\_\_\_\_. Expectativa de mudança gera questionamentos entre usuários. **AN Capital**, Florianópolis, 04 jul. 2003c, p. 04.

MACHADO, L. O. **Sistemas e redes urbanas como sistemas complexos e evolutivos**. In: CARLOS, A. F. A. e LEMOS, A. I. G. (orgs.). *Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2003.

MANIFESTAÇÕES fecham terminais de ônibus. **AN Capital**, Florianópolis, 29 jun. 2004, p. 08.

MARCO, A. Duas faces. **AN Capital**, Florianópolis, p. 02, 08 jun. 2005.

MARICATO, E. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001.

\_\_\_\_\_. **As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias**. In: ARANTES, O. VAINER, C. e MARICATO, E. (orgs.) *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

MARTINS, C. Protesto fecha terminal do Rio Tavares. **AN Capital**, Florianópolis, 19 ago. 2003, p. 01.

\_\_\_\_\_. Tarifas não podem cair, diz prefeita. **AN Capital**, Florianópolis, 30 jun. 2004a, p. 06.

\_\_\_\_\_. Nota oficial da polícia militar justifica atuação no conflito. **AN Capital**, Florianópolis, 02 jul. 2004b, p. 08.

\_\_\_\_\_. Secretário da segurança recebe comissão de manifestantes. **AN Capital**, Florianópolis, 02 jul. 2004c, p. 09.

\_\_\_\_\_. Estudantes exigem revogação de decreto. **AN Capital**, Florianópolis, p. 06, 03 jun. 2005a.

\_\_\_\_\_. Moradores do sul da ilha aderem à mobilização. **AN Capital**, Florianópolis, p. 09, 08 jun. 2005b.

MDT/FNRU. Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos / Fórum Nacional da Reforma Urbana. **Mobilidade Urbana e Inclusão Social**. MDT/FNRU, 2009.

MELO, J. C.. **Planejamento dos transportes urbanos**. Rio de Janeiro: Campus, 1981.

MENEZES, C. Cena. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 01 jul. 2004, p. 47.

MINOSSO, A. Era Berger chega a Florianópolis. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 01 nov. 2004, p. 04.

MOVIMENTO PASSE LIVRE. **E essa baderna nas ruas?** Florianópolis, [2004?].

MUDANÇAS no transporte coletivo podem trazer prejuízos para categoria. **O Rodão**. N. 15, set. 1997, p. 04.

MÜLLER, R. Angela cai no ranking dos prefeitos. **Diário Catarinense**, Florianópolis, p. 06, 29 dez. 2003.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectiva**. 3ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

NOSSO movimento é político, sim. E daí? **Jornal do Ônibus**, Florianópolis, p. 04, n.º. 23, ago. 2004.

NOVO sistema vai reduzir linhas de ônibus. **AN Capital**, Florianópolis, p. 01, 22 jul. 2000.

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano.

**Integração nos transportes urbanos**: uma análise dos sistemas implantados. NTU, 2004. Disponível em:

<[http://www.ntu.org.br/frame\\_banco.htm](http://www.ntu.org.br/frame_banco.htm)>. Acesso em: 02 jul. 2004

O ABSURDO da situação. **Jornal do ônibus**. jun. 2005.

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico –, **Towards sustainable transportation**. - The Vancouver Conference. Canadá: 1996, p. 12. Disponível em: <<http://www.oecd.org/dataoecd/28/54/2396815.pdf>>. Acesso em: 31 mai. 2012.

OLIVEIRA diz que é um absurdo. **Diário Catarinense**, Florianópolis, p. 29, 06 jun. 2005.

O QUE diz: a nota da Associação dos Magistrados. **Diário Catarinense**, Florianópolis, p. 04, 04 jun. 2005a.

O QUE diz: o procurador do município, Jaime de Souza. **Diário Catarinense**, Florianópolis, p. 04, 04 jun. 2005b.

ORLANDI, E. P. **Análise de discurso: princípios e procedimentos**. Campinas – SP: Pontes Editores, 2010.

PACHECO, E. **Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte**: expectativas, intervenções e resultantes. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2001.

PEREIRA, E. M. **Planejamento urbano em Florianópolis e cidade contemporânea**. In. PEREIRA, E. M. e DIAS, L. C. D. (*orgs.*) *As cidades e a urbanização no Brasil: passado, presente e futuro*. Florianópolis: Insular, 2011.



\_\_\_\_\_. **O pensamento de Lúcio Costa no urbanismo de Florianópolis/SC.** [2001?] Disponível em: <[www.cce.ufsc.br/~elson/artigo%20Lucio%20Costa.rtf](http://www.cce.ufsc.br/~elson/artigo%20Lucio%20Costa.rtf)>. Acesso em: 07 jan. 2006.

\_\_\_\_\_. **Desenho Urbanístico Modernista e Visão Teleológica de História.** [2000?]. Disponível em: <[www.cce.ufsc.br/~elson/109.pdf](http://www.cce.ufsc.br/~elson/109.pdf)>. Acesso em: 07 jan. 2006.

PEREIRA, M. O radicalismo na Câmara. **O Estado**, Florianópolis, p. 02, 25 fev. 1999a.

\_\_\_\_\_. Democracia sem baderna. **O Estado**, Florianópolis, p. 02, 26 fev. 1999b.

\_\_\_\_\_. A oab-sc e os protestos. **A Notícia**, Joinville, 07 jul. 2004, p. A3.

\_\_\_\_\_. Uma sucessão de equívocos. **O Estado**. Florianópolis. p. 02, 02 jun. 2005a.

\_\_\_\_\_. Mudança. **O Estado**. Florianópolis. p. 02, 02 jun. 2005b.

\_\_\_\_\_. Violências. **A Notícia**. Joinville, p. A3, 19 jun. 2005c.

\_\_\_\_\_. Berger: crise agrava-se. **A Notícia**. Joinville, p. A3, 21 jun. 2005d.

PESQUISA de opinião pública sobre os protestos contra o aumento da tarifa no transporte coletivo. **O Estado**. Florianópolis, p. 04, 10 jun. 2005.

PIMENTA, M. e PIMENTA, L.. **Exclusão política e segregação sócio-espacial: o caso do Maciço Central de Florianópolis.** In. I Seminário Nacional de Impactos Sócio-Ambientais Urbanos: Desafios e Soluções. Curitiba: 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. **Mensagem 100-98.** Florianópolis, PMF, 1998.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. **Sistema Integrado de Transporte Coletivo de Florianópolis**: terminais de integração. Florianópolis, [1997?]. Resumo de projeto. Disponível em: <[http://www.pmf.sc.gov.br/anexos/terminais\\_integracao/projeto.htm](http://www.pmf.sc.gov.br/anexos/terminais_integracao/projeto.htm)>. Acesso em: 06 ago. 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. **Sistema Integrado de Transporte Público de Passageiros de Florianópolis**. 04 fev. 2000.

PRISCO, C. Baderneiros da pior espécie! **A Notícia**, Joinville, 02 ago. 2004, p. A2.

PROTESTO. **O Estado**, Florianópolis, p. 04, 26 fev. 1999.

RADICALISMO inútil. [editorial] **O Estado**, Florianópolis, p. 02, 26 fev. 1999

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAMOS, P. da C. Florianópolis refém. **O Estado**. Florianópolis, 30 jun. 2004, p. 03.

REDUÇÃO temporária não desmobiliza movimento. 02 jul. 2004.  
Disponível em:  
<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue//2004/06/284745.shtml>>.  
Acesso em: 27 set. 2011.

REVOLTA com a demora. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 10 ago. 2003, p. 35.

RIBEIRO, J. Dário volta sem solução para preço das passagens. **AN Capital**. Florianópolis, p. 04, 08 jun. 2005.

ROCHA, J. R. e SOUZA, A. V. In. BASTOS, M. D. A. (coord.) **Atlas do Município de Florianópolis**. Florianópolis: IPUF, 2004.

RODRIGUES, P. A semana que mudou Florianópolis. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 10 ago. 2003, p. 35.

RUBIM, S. **Plano Diretor de Florianópolis**: caso de polícia! 20 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.cangablog.com/2012/06/plano-diretor-de-florianopolis-um-caso.html>>. Acesso em 22 jun. 2012

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: espaço e tempo: razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002.

\_\_\_\_\_. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Hucitec, 1991.

SECRETARIA MUNICIPAL DOS TRANSPORTES, MOBILIDADE E TERMINAIS – SMTMT. **Relatório de Atividades**. Florianópolis: SMTMT, 2008.

SECRETÁRIO pede paciência a usuários. **Diário Catarinense**, 23 ago. 2003, p. 21.

SETUF. Impasse livre. **O Estado**, Florianópolis, 30 jun. 2004, p. 01.

SETUF vai ampliar horário de atendimento para diminuir filas. **AN Capital**, Florianópolis, 05 ago. 2003, p. 03.

SETUF, COTISA, PMF. [Publicidade do SIT]. Florianópolis: Setuf, Cotisa, PMF, 2003.

SILVEIRA, L. H. da, Apologistas do cassetete. **Diário Catarinense**, Florianópolis, 11 jul. 2004, p. 12.

SÓ discutir não adianta. **Jornal do ônibus**. p. 02, jun. 2005.

SOARES, A. A opção errada do Governo. Florianópolis, 03 jun. 2005. Disponível em: <<http://brazil.indymedia.org/content/2005/06/318515.shtml>>. Acesso em: 30 mar. 2012.

SOUZA, E. A. **Franklin Cascaes**: uma cultura em transe. Florianópolis: Insular, 2002.

SOUZA, M. L. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

\_\_\_\_\_. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

STURDZE, D. e SARTORI, R. E os problemas se repetem todos os dias. **O Estado**. Florianópolis, p. 16, 25 mar. 1976.

**SUGAI, M. I. Segregação silenciosa:** investimentos públicos e distribuição sócio-espaçial na área conurbada de Florianópolis. São Paulo: Universidade de São Paulo. Tese (Doutorado), 2002.

**SUGAI, M. I. e VILLAÇA, F. As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano:** a Via de Contorno Norte-Ilha. 1994. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

TARIFA social. **O Estado**, Florianópolis, p. 21, 1981.

TARIFAS devem retornar aos valores antigos nesta semana. **O Estado**. Florianópolis, p. 08, 20 jun. 2005.

TAVARES, E. O inferno é bem aqui. **ANCcapital**, Florianópolis, p. 02, 12 set. 2003.

TEIXEIRA, J. P.; SCHEIBE, L. F. **O futuro se define agora:** considerações sobre o plano diretor de Florianópolis. Rev. de Ciências Humanas, Florianópolis, v. 14, n. 19, 1996, p. 101- 106.

TENTARÃO impor mais um aumento de tarifa. **Jornal do Ônibus**, Florianópolis, n. 23, ago. 2004, p. 02-03.

The Centre for Sustainable Transportation. **Defining sustainable transportation**. 2005. Disponível em:  
<[http://cst.uwinnipeg.ca/documents/Defining\\_Sustainable\\_2005.pdf](http://cst.uwinnipeg.ca/documents/Defining_Sustainable_2005.pdf)>. Acesso em: 23 nov. 2010.

TRANSPORTE é administrado sem participação popular. **Jornal do Ônibus**, Florianópolis, p. 01, out. 1997.

VASCONCELOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade:** análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

\_\_\_\_\_. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

VAZ, N. P. **Reorganização da área central de Florianópolis**: o espaço público do ritual. 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1990.

VEDANA, L. M. F. e FROTSCHER, M. **Viagens pela cidade**: o transporte coletivo de Blumenau. Florianópolis: Insular, 1999.

VEIGA, E. V. da. **Transporte Coletivo em Florianópolis**: origens e destinos de uma cidade à beira-mar. Florianópolis: Insular, 2004.

VIEIRA, L. H. Protestos chegam ao plenário da AL. **AN Capital**, Florianópolis, p. 03, 02 jun. 2005.

VILLAÇA, F. **As ilusões do Plano Diretor**. 2005. (Disponível em: <[www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao\\_pd.pdf](http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao_pd.pdf)>. Acesso em: 16 jun. 2010).

\_\_\_\_\_. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

VINCENT, S. **‘Altermobilities’, or alternatives to individual car travel**: a sociological perspective. [2008?]. Disponível em: <[http://www.eurocities-datta.eu/documents/vincent\\_paper.pdf](http://www.eurocities-datta.eu/documents/vincent_paper.pdf)>. Acesso em: 13 out. 2010.

VOLPATO, C. Subsídio para tarifas é ampliado. **AN Capital**. Florianópolis, p. 03, 18 jun. 2005.

VOTAÇÃO causa tumulto no centro. **Diário Catarinense**, Florianópolis, p. 29, 25 fev. 1999.

WAITT, G. **Doing discourse analysis**. In: HAY, I. (org.) *Qualitative research methods in human geography*. 2ª. ed. New York: Oxford University Press, 2005.

WINCHESTER, H. P. M. **Qualitative research and its place in human geography**. In: HAY, I. (org.) *Qualitative research methods in human geography*. 2ª ed. New York: Oxford University Press, 2005.



## ANEXO

### LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012 -DOU DE 4/1/2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

#### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o caput deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;



X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

## Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

## CAPÍTULO II

### DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se deficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o deficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

### CAPÍTULO III

#### DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

#### CAPÍTULO IV

#### DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar no 101, de 4 de maio de 2000.

## CAPÍTULO V

### DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;



IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

#### CAPÍTULO VI

#### DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o caput será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

#### CAPÍTULO VII

#### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

MENSAGEM Nº 2, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1o do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por contrariedade ao interesse público, o Projeto de Lei no 166, de 2010 (no 694/95 na Câmara dos Deputados), que “Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências”.

Ouvidos, os Ministérios da Fazenda e do Planejamento, Orçamento e Gestão manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos:

§§ 1o e 3o do art. 8o

“§ 1o A concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.”

“§ 3o Na aplicação do § 1o, observar-se-á o previsto nos arts. 14 a 17 da Lei Complementar no 101, de 4 de maio de 2000.”

Razões dos vetos

“O § 1o restringe as hipóteses de gestão das tarifas dos serviços de transporte público coletivo, o que pode acarretar a necessidade de aporte maior de recursos orçamentários e financeiros pelos entes federados, além de ser contraditório com § 5o do art. 9o do projeto.”

O Ministério da Fazenda manifestou-se, ainda, pelo veto aos seguintes dispositivos:

Inciso V do art. 16

“V - adotar incentivos financeiros e fiscais para a implementação dos princípios e diretrizes desta Lei;”

Inciso IV do art. 18

“IV - implantar incentivos financeiros e fiscais para a efetivação dos princípios e diretrizes desta Lei.”

Razão dos vetos

“Não cabe estabelecer benefícios financeiros e fiscais por meio de normas programáticas genéricas, tendo em vista o disposto no § 6o do art. 150 da Constituição.”

Já, os Ministérios das Comunicações e do Trabalho e Emprego opinaram pelo veto ao dispositivo a seguir transcrito:

Art. 27

“Art. 27. Ficam revogados o art. 9o do Decreto-Lei no 3.326, de 3 de junho de 1941; os arts. 51 e 52 do Decreto-Lei no 5.405, de 13 de abril de 1943; o § 5o do art. 630 do Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943; a Seção 7 do art. 1o e a alínea m do art. 3o da Lei no 5.917, de 10 de setembro de 1973; e a Lei no 6.261, de 14 de novembro de 1975.”

Razões do veto

“A proposta revoga a gratuidade da utilização de transporte público coletivo por carteiros e fiscais do trabalho quando em serviço, sem estabelecer medidas e prazos que permitam o planejamento e a readequação das atividades, com prejuízo à prestação dos serviços e à população.”

Essas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso

Disponível

em:

<<http://www81.dataprev.gov.br/sislex/paginas/42/2012/12587.htm>>.

Acesso em: 21 mai. 2012.