



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA SOCIAL**

Priscila Oliveira dos Anjos

**Entre o protocolo e o vivido: experiências de mobilidade durante a pandemia do coronavírus
em Florianópolis**

Florianópolis

2021

Priscila Oliveira dos Anjos

**Entre o protocolo e o vivido: experiências de mobilidade durante a pandemia de coronavírus
em Florianópolis**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Mestra em Antropologia Social.
Orientadora: Prof^a. Dr^a. Viviane Vedana

Florianópolis

2021

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

Oliveira dos Anjos, Priscila
Entre o protocolo e o vivido : experiências de
mobilidade durante a pandemia de coronavírus em
Florianópolis / Priscila Oliveira dos Anjos ; orientador,
Viviane Vedana, 2021.
108 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa
de Pós-Graduação em Antropologia Social, Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. Antropologia Social. 2. Antropologia Social. 3.
Mobilidade. 4. Coronavírus. 5. Pandemia. I. Vedana, Viviane
. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de
Pós-Graduação em Antropologia Social. III. Título.

Priscila Oliveira dos Anjos

Entre o protocolo e o vivido: experiências de mobilidade durante a pandemia do coronavírus
em Florianópolis

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora
composta pelos seguintes membros:

Profa Dra Viviane Vedana (PPGAS/UFSC) - Orientadora

Profa Dra Flavia Medeiros (PPGAS/UFSC)

Profa Dra Camila Pierobon (IPP/CEBRAP)

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado
adequado para obtenção do título de mestre em Antropologia Social.

Prof. Jeremy Paul Jean Loup Deturche
(Coordenador do PPGAS/UFSC)

Profa Dra Viviane Vedana (PPGAS/UFSC) - Orientadora

Florianópolis, 23 de maio de 2021.

Dedico este trabalho à minha amada avó Cecília dos Anjos e a todas as interlocutoras e interlocutores que compartilharam comigo um pouco dos seus caminhos.

Agradecimentos

Agradeço, primeiramente, minha mãe e meu pai, Dilma e Carlos, que confiam nas minhas escolhas. Assim como minha irmã Nicolly, meu tio Júlio e minha avó Cecília pelo apoio de sempre. Em casa tenho ainda a sorte de contar com um companheiro pra vida, meu querido Henrique.

Sou grata pela sensibilidade das professoras e professores do Programa de Pós-graduação em Antropologia Social da UFSC que lá em 2018, durante o processo seletivo, viram potencialidades em meu projeto de pesquisa.

Também é preciso lembrar das conversas e trocas de e-mail que me ajudaram a desenvolver aquele projeto de estudo. Agradeço particularmente à Mathizy Pinheiro, Cauane Maia e Alexandra Alencar pelas trocas tão valiosas.

Encontrei uma turma de mestrado muito disposta ao diálogo em 2019. Fiz grandes amigos, companheiros para tudo. Dividimos as inseguranças, as dúvidas e os êxitos. Nos permitimos arriscar juntos. Agradeço especialmente aos queridos amigos e amigas do PPGAS/UFSC: Thiago, Ivan, Luciana, Ítalo, Marília, Bárbara, Ana Clara e Fábio.

Nestes últimos dois anos foi essencial para esta pesquisa a escuta que encontrei nas conversas com a minha orientadora Prof^a Viviane Vedana. Agradeço muito pela dedicação, pela abertura, por ouvir minhas ideias e deixar que eu encontre aos poucos os modos de executá-las. Todo esse processo tão pesado foi mais leve com você.

Em 2020, mesmo com o distanciamento, encontrei uma equipe de pesquisadoras e pesquisadores muito potente, que alimentaram semanalmente minha fome de pesquisa. Agradeço a todas e todos do projeto de pesquisa Regulações sociais e morais do novo coronavírus no Brasil.

Agradeço também a Clarice e Alberto pela disponibilidade de olhar tão generosamente para este texto.

RESUMO

Esta pesquisa busca descrever alguns aspectos da gestão da crise sanitária da Covid-19 em 2020 na cidade de Florianópolis, assim como compreender os modos das tomadas de decisão na capital do estado de Santa Catarina em relação aos âmbitos estadual e federal. Notadamente, esta pesquisa seguiu os decretos da prefeitura em relação as medidas de controle da pandemia bem como os possíveis efeitos destas medidas na população. Em especial, busquei analisar analisar como a população socialmente vulnerável interagiu com as medidas implementadas pela prefeitura, a partir de descrições de experiências de mobilidade entre territórios periféricos, o Terminal Integrado do Centro (TICEN) e os locais de acesso à saúde. A pesquisa ainda reflete sobre como a pandemia intensificou as desigualdades no acesso a direitos no Brasil.

Palavras-chave: etnografia; crise sanitária; COVID-19; mobilidade urbana; Florianópolis.

ABSTRACT

This research aimed to describe some aspects of the management of the Covid-19 health crisis in 2020 in the city of Florianópolis. In addition, I tried to understand the relationship between the decision-making of the city government with the decrees and decisions of the state and the federal spheres. Notably, this research followed the edicts of the city in relation to pandemic control measures as well as the possible effects of these measures on the population. In particular, I sought to analyze how the socially vulnerable population interacted with the measures implemented by the city. For that, I describe experiences of mobility between peripheral territories, the *Terminal Integrado do Centro* (TICEN) and the places of access to health services. This research also reflects on how the pandemic has intensified inequalities in access to rights in Brazil.

Keywords: ethnography; health crisis; COVID-19; urban mobility; Florianópolis.

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1: Carreata da Nossa Senhora do Monte Serrat chega no Pastinho.....	23
Fotografia 2: Primeiro ponto de embarque da linha 764 rumo ao Monte Serrat.....	25
Fotografia 3: Curva estreita no início da subida da Rua General Vieira da Rosa.....	26
Fotografia 4: O ônibus vence a curva e passa em frente à Copa Lord.....	26
Fotografia 5: Sem conseguir passar a catraca o jeito é subir em pé.....	27
Fotografia 6: Morador à espera do ônibus.....	27
Fotografia 7: Fachada da Igreja da Nossa Senhora do Monte Serrat.....	28
Fotografia 8: No sentido comunidade-centro, a passageira embarca.....	28
Fotografia 9 e 10: Escadarias que cortam a General Vieira da Rosa.....	29
Fotografia 11:Do outro lado da rua as escadarias descem.....	30
Fotografia 12: Vista do ônibus em direção ao centro mostra a Caixa d'água.....	31
Fotografia 13: Vista da Rua General Vieira da Rosa a partir do Pastinho.....	31
Fotografia 14: Mural no Pastinho.....	32
Fotografia 15: De volta à via principal, passageira embarca rumo ao (TICEN).....	32
Fotografia 16: Ônibus passa em frente à escola.....	33
Fotografia 17: Ônibus retorna do ponto final da linha.....	33
Fotografia 18: População embarca no ponto final da linha de ônibus.....	34
Fotografia 19: Lavatórios de higienização são colocados nas plataformas.....	54
Fotografia 20: Pessoas tentam higienizar as mãos no TICEN.....	55
Fotografia 21: Pessoas esperam abertura do comércio na Rua Conselheiro Mafra, ...	77
no centro de Florianópolis, no dia 27 de agosto de 2020.	
Fotografia 22: Com chuva, pessoas esperam loja de utensílios para casa abrir	77
em 8 de setembro de 2020, na Rua Conselheiro Mafra.	
Fotografia 23: Lavatórios de higienização agora estão abastecidos.....	81
Fotografia 24: Materiais impressos informam “boas práticas” no uso do transporte.	81
Fotografia 25: Placas e marcações no chão indicam o distanciamento entre as	82
pessoas na formação de filas para recarregar o cartão de passagens.	
Fotografia 26: Marcações no chão indicam o distanciamento nas filas.....	83
Fotografia 27: Fila no final da tarde na Plataforma C.....	83
Fotografia 28: Pessoas são atendidas na lanchonete no TICEN.....	84
Fotografia 29: Cobrador higieniza ônibus no momento do embarque.....	85
Fotografia 30: Alguém espera ônibus na plataforma C.....	86
Fotografia 31: Sem bancos, as pessoas procuram outras superfícies para sentar.....	88

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Trechos retirados do Decreto Municipal nº 21.34045 13 de março de 2020.	
Imagem 2: Figura publicada nas redes sociais do Conselho Comunitário do Monte Serrat em 22 de julho.....64	
Imagens: 3 e 4: Peças publicitárias destacam a limpeza feita por motoristas e cobradores..... 93	

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Diagrama das reformulações de algumas das medidas sanitárias47
implementadas entre fevereiro e março de 2020.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Gráfico do total de óbitos em Florianópolis começa a apresentar uma.....53
curva ascendente em julho de 2020.

Gráfico 2: Relação entre horários de circulação de ônibus e a lotação de pessoas.....73

Gráfico 3: Gráfico simula a curva de circulação de pessoas no transporte coletivo.....74
em relação aos horários e estabelece a meta sanitária para a lotação dos
ônibus em 40%.

Gráfico 4:Neste gráfico foram estabelecidos horários de entrada e saída de serviços .. 75
e atividades econômicas organizadas em grupos.

LISTA DE SIGLAS

ADI Ação Direta de Inconstitucionalidade

CRAS Centro de Referência de Assistência Social

COE-nCoV Centro de Operações de Emergências em Saúde Pública

DEM Democratas

OMS Organização Mundial da Saúde

PDT Partido Democrático Trabalhista

TICEN Terminal Integrado do Centro

STF Supremo Tribunal Federal

UDESC Universidade do Estado de Santa Catarina

UFSC Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1	23
O Monte Serrat em três tempos	23
Carreata	24
Ônibus em percurso	28
Percurso do cuidado	37
Mobilidades desiguais	41
CAPÍTULO 2	44
Seguindo os decretos	44
Paralisação dos ônibus em Florianópolis	56
Regulações locais e cidadania vertical	61
CAPÍTULO 3	71
Os 30 dias sem mortes em Florianópolis	71
O plano de retomada do transporte	76
Retornando ao TICEN	83
As esperas	89
Entre o protocolo e o vivido	96
CONSIDERAÇÕES FINAIS	101
REFERÊNCIAS	105
REFERÊNCIAS DE ATOS NORMATIVOS	108

INTRODUÇÃO

Iniciei o ano de 2020 qualificando o projeto de pesquisa “Monte Serrat: Uma etnografia de itinerários narrativos em uma linha de ônibus”. Pretendia investigar as sociabilidades e narrativas em torno da linha 764 - Monte Serrat que circula pelas ruas de Florianópolis. O trabalho de campo estava planejado para ser iniciado em março daquele ano e consistia em embarcar na linha de ônibus para, então, estabelecer diálogos com passageiras(os) e moradoras(es).

Logo na primeira quinzena de março de 2020, com a identificação dos primeiros casos da Covid-19 em Florianópolis, o governo municipal passou a publicar decretos com medidas restritivas para o enfrentamento da pandemia de coronavírus. Os decretos publicados, entre 12 e 14 de março, buscaram impedir aglomerações de pessoas em eventos e suspender as aulas em instituições de ensino. Sendo assim, já ficou nítida a necessidade de evitar lugares de grande circulação de pessoas. Nesse momento, fiquei em casa para acompanhar os desdobramentos das medidas sanitárias.

Em 18 de março, o governo estadual catarinense decidiu pela suspensão do transporte coletivo nos municípios. Para acompanhar o último dia do transporte público na cidade fui até o terminal, e conversei com pessoas nos arredores da minha vizinhança. De início, o serviço foi suspenso por somente uma semana, mas nos dias seguintes o decreto foi ganhando mais datas de validade. No total, foram três meses de paralisação do transporte público em Florianópolis.

Naquele momento, ainda não havia dados ou informações que pudessem prever a duração da pandemia da doença viral. Ao longo dos meses, foi possível acompanhar as projeções epidemiológicas que relacionaram os dados de contágio, morte e hospitalização com as medidas de regulamento de serviços e outras atividades.

Ainda no começo de março de 2020, lancei junto com colegas jornalistas o portal de notícias independente Folha da Cidade¹. Planejado no final de 2019, o site de notícias não surgiu com o intuito de ser pautado a partir dos efeitos da pandemia. Contudo, o portal foi publicado em meio à crise sanitária, fazendo com que desde o seu início fossem publicadas notícias e reportagens sobre as experiências locais de pandemia.

¹O portal de notícias Folha da Cidade foi lançado na web em 5 de março de 2020. O projeto foi idealizado ainda no final de 2019, e tinha como intuito a produção de um jornal impresso semanal. Em 13 de março, publicamos nosso primeiro artigo de apresentação da proposta do portal. Acesso em 19 jan 2021 <<https://folhacidade.com.br/2020/03/13/primeiro-artigo-editorial-do-site/>>.

Nesse sentido, tornou-se tarefa diária participar de coletivas de imprensa do estado de Santa Catarina e do município. Assim como encontrar diferentes histórias sobre como as pessoas lidavam com o período pandêmico e as medidas restritivas. Ao mesmo tempo pensava em como prosseguir a pesquisa.

Foi a partir dessa atividade jornalística² que iniciei um movimento de reorganização da pesquisa. Pensando em retrospecto, essa mudança de rota começou em 18 de março de 2020, quando saí de casa para apurar uma primeira reportagem para o site. Naquele dia, conversei brevemente com algumas mulheres que esperavam o ônibus de volta para a casa, no último dia de circulação do transporte público na cidade. Semanas depois das entrevistas, as questões que apareceram nas preocupações apontadas por aquelas mulheres traçaram alguns caminhos para a esta pesquisa.

O clima era de incerteza. Sabia-se que era preciso lavar as mãos constantemente e passar álcool em gel sempre que possível, mas ainda não se usava máscara. Nas falas das trabalhadoras que esperavam a última condução para casa, fui identificando incertezas sobre o que estaria por vir. Não sabiam se teriam seus salários descontados ou o que poderia acontecer com os seus empregos. Ao mesmo tempo, elas se sentiam aliviadas por se protegerem da exposição ao vírus em casa. Haviām assistido, nos últimos dias, na televisão o avanço da Covid-19 no Brasil e no mundo, e isso as assustava.

Dois mulheres com quem conversei relataram que com a suspensão do ônibus e do trabalho, elas finalmente podiam ficar em casa, afinal, os filhos estavam sozinhos por conta da medida municipal de enfrentamento à Covid-19 que cancelou as aulas. Uma mulher, que trabalhava em um hospital, não havia recebido dispensa do trabalho, que é essencial. Sem ônibus, planejava ir a pé para o hospital no dia seguinte.

O desalinhamento entre as medidas estaduais e municipais, as formas com que aquelas mulheres reorganizaram suas vidas a partir dos decretos publicados e os impactos particulares dos decretos na mobilidade das pessoas passaram a compor um novo escopo de pesquisa, que posteriormente foi esquematizado em forma de tópicos. E são essas questões que procuro problematizar nesta dissertação.

Conversei algumas vezes por e-mail ou videochamada com minha orientadora, Dr^a Viviane Vedana, sobre essa nova formulação do projeto. Alinhamos que no primeiro semestre eu poderia acompanhar de casa a publicação de decretos e leis nos âmbitos federal, estadual e municipal. Assim como continuar participando das coletivas de imprensa dos governos. A

² No Decreto Estadual nº 515 as atividades de imprensa foram consideradas essenciais.

expectativa era que em um momento futuro fosse possível avaliar uma retomada ao campo presencial.

De março a agosto, este trabalho de pesquisa e o trabalho de jornalista acabaram se mesclando. De certa forma, eu tinha a expectativa de romper com o jornalismo enquanto eu fazia a pesquisa. E quando eu falo romper, é no sentido de evitar algumas formas de abordagem às pessoas. Com a pesquisa, eu queria lidar com o cotidiano ao longo do tempo e acompanhar os percursos, as conversas, as escolhas das pessoas na cidade, mas não a partir de acontecimentos noticiosos.

Fui ao longo dos meses abandonando a ideia de romper com o jornalismo, minha profissão, e sim fazer uma transição para a antropologia. Fui construindo uma etnografia a partir do meu trabalho jornalístico cotidiano. Participando de coletivas de imprensa ativamente, coletando protocolos publicados pela prefeitura, acompanhando os anúncios do governo municipal e entrevistando pessoas por telefone.

Apesar da atividade jornalística ser considerada essencial, não considerei como um aval para sair de casa todos os dias e abordar as pessoas na rua. Foi preciso reconhecer meu lugar de precariedade frente às possibilidades de realizar essa atividade. Como trabalhei de forma voluntária e independente, não havia segurança nenhuma em atuar como jornalista em pandemia. Qualquer problema que ocorresse, eu mesma teria que arcar com as consequências. Por isso, entre março e abril, saí de casa poucas vezes, para conversar com distanciamento com as pessoas no bairro em que morava, salvo o último dia de circulação dos ônibus.

Em maio de 2020, respondi a um e-mail que a professora e doutora Flavia Medeiros havia enviado à turma de uma disciplina que eu estava matriculada. Naquele momento, as aulas estavam suspensas na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e as(os) professoras(es) procuravam manter contato com as turmas via correio eletrônico. O e-mail da professora divulgava a *live*³ "A Gestão de Mortos em Tempos de Pandemia" em que ela havia feito uma comunicação oral.

Em resposta ao e-mail, relatei sobre o trabalho jornalístico que vinha realizando na cidade e o meu interesse nas temáticas abordadas por ela na transmissão online para a continuação de minha pesquisa de mestrado. A professora, então, me convidou para integrar um grupo de pesquisa que estava coordenando junto com a Dr^a Edilma Nascimento. O grupo iniciava a execução do projeto de pesquisa "Regulações sociais e morais da pandemia do novo

³A *live* foi realizada pelo Instituto de Estudos Comparados em Administração Institucional de Conflitos (INCT/InEAC). O evento realizado com a Dr^a Flavia Medeiros foi a segunda de uma série de transmissões on-line 'Para sua Ciência' realizadas pelo InEAC.

coronavírus no Brasil: uma análise etnográfica e interseccional”. Que tem, entre outros objetivos, observar e descrever experiências sobre as condições de distanciamento social para as populações invisibilizadas socialmente e analisar os efeitos da pandemia na reprodução das desigualdades estruturais na sociedade brasileira.

Foi a partir de discussões e atividades formuladas nesse projeto de pesquisa que passei a discutir em grupo as metodologias de pesquisa em pandemia e iniciei contato com possíveis interlocutoras por meio de telefonemas.

Uma das leituras mais valiosas feita nesse período foi a tradução do texto “Encarando a Covid-19: Meu lugar sem esperança ou desespero”, de Veena Das, publicada na Revista Dilemas em junho de 2020. Das (2020) trouxe no texto algumas reflexões sobre o papel da Antropologia em momentos de crise. Essas análises me deram subsídios para continuar meu trabalho de campo mesmo que em casa.

Uma das questões elaboradas por Das dizia sobre como as experiências de governança apresentavam diferentes desdobramentos no mundo. Ou seja, como “as políticas, como os lockdowns, se desenrolam de modo distinto para as classes médias e para os pobres” (Das, 2020, p.2). Contudo, a antropóloga não analisava esse fenômeno como somente característico da pandemia. Para ela, bastava consultar os trabalhos acadêmicos sobre os impactos de formas cotidianas de governança em comunidades vulneráveis para compreender que um modelo que funciona em um lugar não necessariamente funcionaria igualmente em outros.

Essa discussão foi reforçando a ideia de que a reorganização da pesquisa que construía tinha a ver com uma análise das tomadas de decisões locais frente à pandemia. E que para fazer essa pesquisa não era preciso dialogar somente com textos produzidos durante este momento pandêmico. Era preciso mesclar as análises feitas atualmente, com outras escritas em períodos anteriores. Assim como com os textos produzidos a partir da experiência de outras epidemias.

Em um primeiro momento, estava familiarizada com o papel jornalístico, que em meio à pandemia consistia em promover o acesso às informações sobre as vigências das medidas para as pessoas. E achava que aquele lugar de acompanhar as atualizações cumpriria somente as necessidades do jornalismo.

Aos poucos fui compreendendo que este era o meu ponto de partida para a pesquisa etnográfica que começaria a fazer. Lembro que em uma das conversas entre amigas(os) antropólogas(os), um amigo afirmou que a pesquisa tem uma “temporalidade mais arrastada”, em relação ao tempo do jornalismo. E realmente acredito que o tempo da pesquisa etnográfica é outro. Talvez a pesquisa não seja sempre feita “pra ontem”, e nem sirva para embrulhar peixe no dia seguinte. Mas em um cenário de mudanças tão rápidas e drásticas vividas no cotidiano

das pessoas, como a pesquisa etnográfica poderia não acompanhar essas oscilações? E registrá-las? E refletir sobre elas?

Nesse cenário, entendo que estar em atividade no jornalismo me colocou em lugares necessários para fazer pesquisa sobre a pandemia. Nesses lugares, e também na escrita desta dissertação, precisei encontrar minha escuta analítica e sistemática.

Sobre os capítulos

A pesquisa “Entre o protocolo e o vivido: experiências de mobilidade durante a pandemia de coronavírus em Florianópolis” está dividida em três blocos. Que reúnem a realização de caminhos distintos do trabalho de campo.

Início o primeiro capítulo desenhando um mapa do Monte Serrat, por meio de uma descrição de suas ruas e dos percursos de pessoas pela comunidade central. As duas linhas que desenham esse mapa são os textos *Carreata* e *Ônibus em percurso*. São duas narrativas construídas a partir de dados coletados em momentos diferentes de pesquisa.

A primeira mostra uma comunidade em pandemia. Acompanho via transmissão *online* uma carreata organizada pela paróquia da comunidade. Evento que vai mostrar em seu percurso as ruas do Monte Serrat e a relação das(os) moradoras(es) com a igreja. A segunda narrativa também trabalha com imagens. São fotografias feitas por mim em 2016, quando morei no Monte Serrat por três meses para fazer o Trabalho de Conclusão de Curso em jornalismo. As fotografias estão organizadas a partir do itinerário da linha 764-Monte Serrat.

Nos dois seguintes subcapítulos, *Percursos do cuidado* e *Mobilidades desiguais* desta primeira parte da dissertação, busquei trabalhar com dados produzidos anteriormente à pandemia. Reuni descrições de momentos em que embarquei em ônibus, observei e tracei diálogos com passageiras(os). Escolho refletir sobre as mobilidades das pessoas que embarcam na linha 764 - Monte Serrat em um período pré-pandemia para evidenciar o contexto desigual já vivido pelas(os) passageiras(os).

No segundo capítulo, *Seguindo os decretos*, começo acompanhando os encadeamentos entre leis e decretos publicados pelo estado e município. Procuo identificar os sentidos nos movimentos das medidas sanitárias. Para isso, além de consultar os próprios documentos, participei de coletivas de imprensa nos dois âmbitos. As da prefeitura geralmente ocorriam no início da tarde, já as do governo estadual sempre ocorriam às 17 hrs. Entre os meses de março a maio assisti algumas dessas coletivas de casa.

Além dos decretos municipais, também coletei outros documentos publicados pela prefeitura que evidenciavam e detalhavam os protocolos decretados. Por meio de um diário de

campo virtual também fui salvando os textos divulgados pela prefeitura, como notas e pronunciamentos. No momento da escrita, consultei o portal Leis Municipais e Leis Estaduais que apresentam ferramentas úteis para entender o encadeamento entre os decretos publicados.

Em *Paralisação dos ônibus em Florianópolis*, descrevo a experiência de campo realizada em 18 de março, aquele que se tornaria o último dia de circulação do transporte pelos próximos três meses. Para falar sobre esse dia passei cerca de duas horas no TICEN, observado e conversando com mulheres negras. A entrevista não foi previamente estruturada, procurei conversar e ouvir suas reflexões sobre o momento.

No terceiro subcapítulo, *o Regulações locais e cidadania vertical*, procuro relacionar as ações da prefeitura com as necessidades de uma das interlocutoras deste trabalho. A partir de telefonemas e trocas de mensagens acompanho Bianca, e suas formas de lidar com os acessos precários ao sistema de saúde e assistência social. Com essa interlocutora realizei três entrevistas estruturadas.

O terceiro, e último, capítulo traz narrativas de minha volta ao campo presencial em agosto de 2020. O transporte ficou paralisado na cidade de 18 de março a 17 de junho. Após o retorno no dia 17 de junho, houve uma segunda suspensão que começou em 20 de julho, e terminou em 10 de agosto. Após esta data não houve mais paralisações em 2020. Sendo assim, retornei ao campo no dia 10 de agosto.

No primeiro subcapítulo reflito sobre os processos de produção de notícias a partir da categoria *30 dias sem mortes em Florianópolis*, difundida pela assessoria de comunicação da prefeitura. No segundo subcapítulo, *O plano de retomada do transporte*, analiso alguns pontos do protocolo de retomada do transporte público produzido pela prefeitura de Florianópolis. Neste subcapítulo, também articulo algumas experiências do campo presencial realizado em agosto, setembro e outubro de 2020.

Nesses três meses de campo presencial procurei concentrar minhas idas ao Terminal Integrado do Centro (TICEN), em uma mesma semana, para poder ficar alguns períodos só em casa. Fiz todos os deslocamentos de bicicleta e não embarquei em ônibus. Boa parte deste campo foi realizado na Plataforma C do TICEN. Nos subcapítulos, *Retornando ao TICEN* e *As esperas* trago algumas descrições do que acompanhei deste segundo retorno dos ônibus na cidade.

Por fim, o último subcapítulo desta dissertação, *Entre o protocolo e o vivido*, procuro articular e problematizar dados de campo que apontaram os riscos sistemáticos vividos pelas mulheres negras e a população de comunidades periféricas.

CAPÍTULO 1

O Monte Serrat em três tempos

Os dois textos a seguir consistem num esforço de situar o território florianopolitano conhecido como Morro da Caixa D'água ou Monte Serrat⁴. Por meio de fotografias e o acompanhamento de um evento remoto na comunidade, construí duas narrativas que procuram trazer um Monte Serrat em movimento e em diferentes temporalidades.

Com essas narrativas, proponho um mapeamento da comunidade, o entendendo como um processo não estático, no qual, a Rua General Vieira da Rosa, a via que corta o Monte Serrat e dá acesso aos seus becos e escadarias, é o ponto de partida para a descrição, e está em contínua reconfiguração. O mapa é construído de uma escrita que procura descrever práticas, a fim de revelar bem mais do que os contornos da comunidade, evidenciando os engajamentos, os tensionamentos e as relações no espaço habitado.

Começo desenhando esse mapa a partir de uma descrição da festa da Nossa Senhora do Monte Serrat em tempos de pandemia. Em setembro de 2020, a paróquia da comunidade realizou uma “carreata” pelo Monte Serrat que foi transmitida ao vivo nas redes sociais do Centro Pastoral. Apesar do termo “carreata” sugerir uma passeata de um grupo de veículos, o evento contou com dois automóveis que transportaram duas cantoras da paróquia no banco traseiro, um motorista, o Padre Wilson Groh e a imagem da padroeira na caçamba. Neste texto, procuro trazer uma descrição da Rua General Vieira da Rosa, a partir do que a *live* da “carreata” me proporcionou acompanhar.

A segunda narrativa é visual. Em *Ônibus em percurso*, procuro organizar as fotografias feitas por mim em 2016, para contar sobre o itinerário da linha 764 - Monte Serrat. Naquele ano as fotografias foram feitas entre os meses de março e maio de 2016. Dessa forma, procuro organizar, neste trabalho, essas fotografias a fim de revelar percursos e caminhos do ônibus e das pessoas na comunidade.

⁴ Em sua etnografia (2018), Cauane Maia, descreve, a partir das falas de moradoras(es), que inicialmente o nome da comunidade teria sido Morro da Caixa d'Água, em alusão à caixa d'água ali instalada em 1909. O nome Monte Serrat começou a ser empregado por influência da igreja católica, na década de 1980, em homenagem à Nossa Senhora do Monte Serrat, que é a padroeira da comunidade desde 1927. Para fins deste projeto, adotarei o termo Monte Serrat para designar a comunidade, uma vez que as(os) moradoras(es), com quem conversei durante o trabalho de campo, utilizam esta nomenclatura para relatar sobre as maneiras que acessavam a linha de ônibus 764 - Monte Serrat.

Carreata

Na entrada do pátio que guarda a Caixa D'água, a imagem da Nossa Senhora do Monte Serrat, envolta em flores, espera o sinal do padre para ser transportada morro acima pela caçamba de uma pequena caminhonete. É o dia da festa em homenagem à padroeira da comunidade, quando os seus devotos costumam enfeitar a Rua General Vieira da Rosa com balões e fitas brancas penduradas em fios estendidos entre os postes. As ruas estão enfeitadas como de costume, mas o movimento de pessoas em frente à igreja é nulo. Isso porque em tempos de nível altíssimo de risco de contágio pelo coronavírus, a festa deu lugar a uma “carreata” composta de dois carros.

Dentro do primeiro carro, o padre começa a oração da Ave Maria. Ele usa uma máscara de pano. Uma caixa de som acoplada ajuda a oração a se propagar pelo ar. Por meio de uma câmera de celular, é possível ver o pároco empunhando um microfone, sentado no banco da frente, e duas mulheres que o acompanham na reza, sentadas no banco traseiro. Uma delas segura um terço branco. As duas estão de máscara. O ângulo da câmera só alcança metade do rosto do motorista, que também usa máscara. Após a oração, o Padre dá início à “carreata”, e pede que as mulheres iniciem o canto do hino da padroeira.

“Virgem do Monte Serra-a-a-ti. Que está no monte a reza-a-a-r”.

À direita da Caixa d'água está a descida do Morro, ramificada em duas passagens: a Rua Nestor Passos e a Rua General Vieira da Rosa. Porém o carro dá a partida e deixa a Caixa d'água pegando a rua à esquerda, para subir o Morro. Logo atrás, uma pequena caminhonete, carrega a Nossa Senhora do Monte Serrat na caçamba e segue o carro em que está o padre.

Se antes a câmera gravava o interior do primeiro carro, agora ela foi invertida e grava o caminho que o veículo vai traçando pela comunidade. À frente, pessoas aguardam a imagem da santa nos portões das casas. Uma senhora vai até o carro e entrega dois envelopes vermelhos. Enquanto as mulheres entoam o canto, o padre agradece à família pela doação feita para a igreja. O carro que havia parado, continua sua viagem Morro acima. A rua é asfaltada, mas é íngreme. Naquele ponto, o carro está trafegando entre veículos estacionados e em curvas estreitas. Outros automóveis estão descendo o Morro naquele sábado ensolarado. É preciso que o motorista desvie dos veículos.

Pouco tempo depois, o padre pede que o carro pare em frente à uma escadaria. Pergunta as passageiras se alguém lembra o nome daquele beco, mas ninguém responde. Ele posiciona o microfone em frente à boca e fala:

Queremos abençoar todo este bequinho, onde moravam o seu Vidinho e a dona Biloca, que são das famílias mais antigas daqui. Também queremos abençoar a dona Celma, o seu Vildomar e todos aqueles que a gente conheceu. Queremos

abençoar seus filhos e filhas rezando juntos (Trecho da *live* da carreata da festa da Nossa Senhora do Monte Serrat).

“Ave Maria, cheia de graça, o Senhor é convosco, bendita sois vós entre as mulheres...”

Aos poucos as pessoas vão aparecendo nas varandas, nos becos e em frente aos seus portões. O padre explica que é a impossibilidade de fazer a festa e uma procissão presencial, que os impõe a necessidade de realizar aquela “carreata”. “Queremos abençoar o beco da Lena. Há tempos que não a víamos”. Neste dia 12 de setembro faz sete meses que a igreja não realiza cerimônias presenciais.

Poucos metros depois do Beco da Lena, o carro para em frente à casa de Teco. Um senhor que faleceu há poucos meses. Três familiares esperam a imagem da padroeira, também estão de máscara. Balões amarelos enfeitam a entrada da casa. O Padre Vilson pega o microfone para falar do senhor que morava ali. “Queremos lembrar dessa bela imagem, desse grande guerreiro, santo homem que tínhamos na nossa família”. Mais uma oração se inicia, antes do carro seguir em frente:

“Ave Maria, cheia de graça, o Senhor é convosco, bendita sois vós entre as mulheres...”

O carro para em frente de mais algumas casas. O nome de moradoras(es) são mencionados e se distribui mais bênçãos. Passa em frente à creche, à escola e à entrada do Parque do Maciço do Morro da Cruz que também está enfeitada com balões. Segue em uma velocidade bem baixa, mas precisa acelerar para enfrentar uma das subidas mais íngremes até então, a que fica na via lateral à escola. Quando passa em frente a entrada do Pastinho⁵, não entra na comunidade, continua subindo o morro até a divisa do Monte Serrat com o Alto Caeira. No final daquele trecho, o motorista faz a volta e começa a descer o morro. Desta vez, ao passar em frente ao Pastinho, vira à esquerda e entra na comunidade. Troca-se o chão de asfalto por um de cimento mais rústico.

Fogos de artifício recebem o veículo que transporta a Nossa Senhora do Monte Serrat. Logo na entrada, o padre pede que mais uma vez o carro seja parado, pede bênçãos às irmãs que moram por ali, e faz uma oração junto a elas. A “carreata” continua, agora ao som constante

⁵Maia (2018) descreve que o Pastinho é uma comunidade que está em um local mais plano e com pasto, próximo à cumeeira do morro. Sendo uma das primeiras áreas ocupadas no morro, a pesquisadora afirma que a proximidade do Pastinho com a cachoeira “era estratégica para as lavadeiras e para o abastecimento de água para as casas, uma vez que a canalização da água só veio em 1983” (Maia, 2018, p.142).

de fogos. Logo na frente é possível ver as fitinhas brancas penduradas em barbantes, agora em maior quantidade, enfeitando o caminho.

À esquerda, mulheres e crianças esperam pela santa, ao lado de um altar forjado por uma mesa coberta com uma toalha de renda branca que sustenta uma imagem de Nossa Senhora Aparecida. Já à direita do carro, outra mulher prepara mais um fogo de artifício. Após orações, o carro segue rumo ao coração do Pastinho, onde a rua fica mais ampla e está localizado o boteco da comunidade.

Fotografia 1: Carreata da Nossa Senhora do Monte Serrat chega no Pastinho.



Fonte: *Print screen*, feito a partir da live transmitida em 12 de setembro de 2020.

Lá, cerca de 30 pessoas esperam a “carreata”. As senhoras negras são a maioria. Elas se posicionam em frente a um muro alto, em que Nelson Mandela e Zumbi dos Palmares estão grafitados. Algumas crianças também estão por ali. As mulheres, as crianças e alguns homens estão de máscara. O carro para ali entre elas. O padre convida dona Tota, uma das senhoras com mais idade para falar. Ela se aproxima, pega o microfone e diz: “Viva a Nossa Senhora do Monte Serrat, que chega no Pastinho para nos abençoar e proteger. Nos dar coragem. Ela é a nossa mãe. Nesta pandemia que a gente está passando só a força dela”. Todos aplaudem, e dona Tota continua falando por mais alguns minutos.

Quando retoma o microfone, o padre avisa que em outubro as missas presenciais irão voltar. Mas alerta que serão permitidas somente 30 pessoas por celebração. Também relembra

que na próxima quinta-feira, mais uma missa será rezada ali naquela rua, de frente para o boteco. Pediu que, no dia cada um traga sua cadeira de casa para se acomodar.

O carro atravessa o Pastinho e acessa, à direita, um caminho que o leva para a via asfaltada do Monte Serrat novamente, a Rua General Vieira da Rosa. Poucos minutos depois, o veículo, acompanhado da caminhonete, já está em frente à Caixa D'água, aquele que foi o seu ponto de partida. Alguns metros à frente, a rua apresenta uma bifurcação. O motorista escolhe descer a Rua General Nestor Passos. Neste percurso, os hinos continuam a ser cantados pelas mulheres.

“Virgem do Monte Serra-a-a-ti. Que está no monte a reza-a-a-r. Pede pelos vossos filhos, que não vos cansam de amar”.

A “carreata” passa em frente ao Posto de Saúde do Monte Serrat e ao convento Comunidade Madre Elisabeth Sarkamp, onde sete noviças a aguardam. Os carros vencem a descida do morro. No pé do Morro, está o Hospital da Polícia Militar, ali já é a Rua Major Costa. Poucas pessoas esperam para ganhar a benção da santa. Mas antes de parar em frente ao Hospital, o carro vira à direita, vai até o final da rua, dá a volta, encontra outras devotas e devotos da Nossa Senhora do Monte Serrat, e aí sim estaciona por alguns minutos em frente à instituição de saúde. “Que a Nossa Senhora livre as pessoas do Coronavírus”, diz o padre. O grupo responde: “Amém”.

O carro segue em frente, rumo a outra entrada do Monte Serrat pela Rua General Vieira da Rosa. Nos primeiros metros desta entrada ninguém aparece nos portões para receber a santa. As(os) passageiras(os) do carro conversam entre si. Parece que as pessoas que moram naquele local, bem próximo do centro de Florianópolis, não participam tanto do cotidiano da comunidade.

Uns 100 metros depois, a “carreata” abençoa a sede da Escola de Samba Copa Lord. A próxima casa a ser lembrada é a de Uda Gonzaga. Entre os portões abertos, estão duas mesas de plástico amarelo, cobertas com uma toalha branca. Pequenas imagens de santos estão sobre a mesa. Balões vermelhos e brancos estão por toda parte. No muro, ao lado do portão, está pregado um cartaz com o texto: “Nossa Senhora do Monte Serrat, Rogai por nós”. Aos poucos, Uda e mais seis mulheres vão saindo da casa, e se posicionando atrás do altar. Algumas estão de máscara, outras não. O padre inicia mais uma oração, e é possível ouvir as mulheres em coro rezando junto.

“Ave Maria, cheia de graça, o Senhor é convosco, bendita sois vós entre as mulheres...”

A “carreata” segue seus últimos metros até a igreja. No caminho encontra outros devotos e devotas. O Padre diz: “Pedimos que Nossa Senhora abençoe a Maria que mora aqui

na casa da direita e a Maria da casa da esquerda também”. Uma mulher se ajoelha ao se aproximar da santa. O padre pede que a santa interceda por seu filho que está doente. O hino da Nossa Senhora é cantando mais uma vez, até que o carro chega no arco de balões brancos que enfeitam a entrada da paróquia.

Ônibus em percurso

Fotografia 2: Primeiro ponto de embarque da linha 764 rumo ao Monte Serrat.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 3: Curva estreita no início da subida da Rua General Vieira da Rosa.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 4: O ônibus vence a curva e passa em frente à Copa Lord.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 5: Sem conseguir passar a catraca o jeito é subir em pé, na parte da frente do ônibus.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 6: Morador à espera do ônibus.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 7: Fachada da Igreja da Nossa Senhora do Monte Serrat.



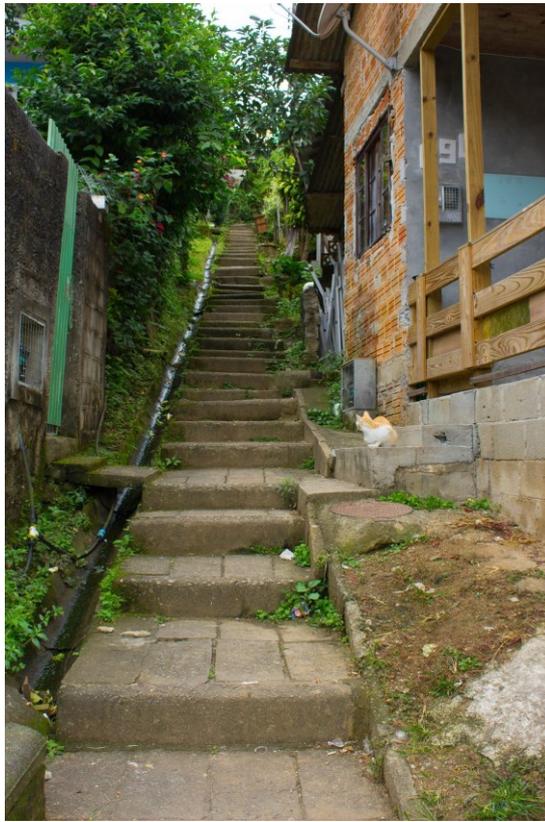
Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 8: No sentido comunidade-centro, a passageira embarca em ponto de ônibus em frente ao terreno onde fica a Caixa d'água.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografias 9 e 10: Escadarias que cortam a General Vieira da Rosa.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 11: Do outro lado da rua as escadarias descem.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 12: Vista do ônibus em direção ao centro mostra a Caixa d'água.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 13: Vista da Rua General Vieira da Rosa a partir do Pastinho.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 14: Mural no Pastinho.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 15: De volta à via principal, passageira embarca rumo ao Terminal Integrado do Centro (TICEN).



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 16: Ônibus passa em frente à escola.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 17: Ônibus retorna do ponto final da linha.



Fonte: Anjos (2016)

Fotografia 18: No ponto final da linha de ônibus 764 - Monte Serrat, população embarca no alto da Caeira rumo ao centro.



Fonte: Anjos (2016)

Percursos do Cuidado

O ônibus sai lotado do Terminal Integrado do Centro de Florianópolis (TICEN) rumo ao Monte Serrat. Nas ruas do Centro, mais e mais pessoas embarcam. Está chegando o final da tarde de um dia ensolarado. Dentro do ônibus, poucos interagem com seus celulares, pois a maioria das(os) passageiras(os) conversam entre si. Um homem reclama sobre o sol forte que teve que enfrentar na obra em que trabalha, naquele dia. A mulher que está ao seu lado responde que nem sabe o que é calor, pois é secretária e fica no ar condicionado o dia todo. Ele responde: “Oh coisa boa!”. Outras conversas ocorrem entre conhecidos. Uma jovem chama alguém: “Ei de trança”. Eu que também estou de trança olho, mas outra mulher vê na jovem um rosto conhecido, caminha entre os corpos no ônibus e diz: “Oi querida, como vai?”. As duas se beijam e iniciam uma conversa agora inaudível de onde as observo.

Estamos em novembro de 2019, alguns estão sentados, os outros de pé, e os corpos espremidos dentro do veículo ainda não causam preocupação quanto a possibilidade de contágio da doença viral. Preocupada em se equilibrar no veículo em movimento está uma jovem com seu bebê no colo que embarca um pouco antes do ônibus virar em uma esquina, trocar a marcha,

e começar a subir em alta velocidade um morro íngreme e estreito próximo à entrada do Monte Serrat.

A mulher paga a passagem, passa a catraca e caminha com dificuldade rumo a mais uma das muitas trocas de lugares que já aconteceram até ali entre passageiras(os) que estavam sentados e passageiras(os) acompanhados de bebês e crianças pequenas. Antes de dar o lugar, a mulher que está sentada diz para a jovem com a criança, que já se aproximava do banco que ficaria vago, “espera o ônibus parar, menina”.

Segundos depois o veículo para em um ponto de ônibus, e mais uma leva de mães com filhos de colo embarcam. A jovem com o bebê no colo senta, antes de uma série de troca de cadeiras começar a acontecer novamente. Essa troca de assentos dentro do ônibus revela sociabilidades em torno de uma constante organização entre as(os) passageiras(os) ao decidirem quem vai ficar em pé e quem vai ficar sentado nas viagens lotadas da linha 764 - Monte Serrat, que ocorrem entre as 16 horas e as 19 horas.

Essas sociabilidades são produzidas por diferentes configurações de passageiras(os) em um veículo, pautadas, naquele final de tarde, pela saída de crianças das creches acompanhadas por mães e pais e a volta de trabalhadoras(es) para casa. Neste percurso, as(os) passageiras(os) “forjam em movimento” (Ingold, 2015, p.227) um conhecimento sobre a economia dos bancos no ônibus. É ao longo do caminho, por meio de uma atenção à quem vai entrando no veículo, que mulheres e homens apreendem essa economia. Nesta viagem de ônibus, mães com crianças no colo são prioridades no acesso aos assentos, enquanto crianças que voltam da escola sozinhas ficam em pé para que senhoras de meia idade façam a viagem sentadas.

Mesmo que não fixas, essas configurações de passageiras(os) na linha de ônibus, acabam por organizar grupos de pessoas que compartilham seus percursos pela cidade. Se das 16 horas às 19 horas, embarcamos em viagens com trabalhadoras(es) de volta para casa e mães e pais com bebês de colo, às 6h45 da manhã a configuração se reorganiza de outras formas como descrevi anteriormente:

Com habilidade, o motorista desvia dos carros estacionados ora à esquerda, ora à direita, para facilitar a passagem dos ônibus. A rua ainda silenciosa é tomada pelo ruído do esforço que o motor faz para subir o morro. São 6h45 da manhã, horário em que trabalhadores, estudantes e mães com suas crianças no colo esperam pela segunda viagem do dia da linha Monte Serrat. Há gente em todos os pontos, mas não há bancos e, às vezes, nem placas para sinalizar que a frente da casa da dona Maria é uma parada de ônibus. Não é preciso nem estender o braço e acenar com a mão para que o veículo pare, onde quer que se encontre uma ou mais pessoas o ônibus irá parar. A rua pouco movimentada nessa hora da manhã recebe a cada curva uma leva de crianças em seus uniformes escolares, umas sem um fio de cabelo em pé, outras com cabelos

desgrenhados e remelas nos olhos. Vão para a escola cedo, porque os pais e as mães precisam estar cedo no trabalho (Anjos, 2016, p.1).

Naquele ano, morei no Monte Serrat de fevereiro a maio, e acompanhei nas viagens de ônibus que fiz, as configurações de passageiras(os) formadas ao longo do caminho da linha 764 - Monte Serrat. Os horários entre as 17h30 e 18h eram os que tinham mais crianças sozinhas no ônibus. Era hora de voltar para casa, tanto para quem estudou a tarde nas escolas localizadas em outros bairros, como para quem é matriculado no Centro Educacional Marista Lucia Mayvorne, que fica na comunidade. A partir das 18h, a condução era de trabalhadoras(es) e de estudantes do ensino médio de volta para a casa (Anjos, 2016, p.4).

Outra configuração de passageiras(os) ocorre entre as 14h e 14h30, em dias de semana. No início de uma tarde do mês de novembro de 2019 acompanhei o trajeto de Lurdes, uma mulher negra, moradora do Monte Serrat, que esperava o ônibus na Rua General Rosinha, a via da comunidade onde passa a linha 764. Esperávamos juntas o ônibus que estava previsto para passar às 14h15 em frente à escola. O ponto de ônibus era uma placa branca e azul com o desenho de um veículo no meio. O ônibus já estava atrasado, por isso puxei conversa com Lurdes, para saber se ela também tinha a mesma informação que a minha sobre o horário do ônibus. Lurdes me contou que sim, o ônibus estava atrasado, mas que acreditava que ele chegaria logo.

Uniformizada com um agasalho azul marinho, Lurdes estava preparada para ir para seu trabalho de vigia. Mas antes buscava seu filho no projeto de contraturno do Centro Educacional Marista. Para executar este percurso, Lurdes embarcava no ônibus, que logo depois subiria um dos trechos mais íngremes do Monte Serrat, esperava o filho dentro do veículo, e no ponto de ônibus em frente ao Centro Marista o via embarcar junto a pelo menos 15 crianças, entre 7 e 9 anos, acompanhadas ou não por mães. Nos 100 metros seguintes o veículo fazia a *volta*, trocando assim o sentido do ônibus. Exatamente na altura do ponto em que embarcou comigo, Lurdes apertava a campainha do ônibus, e seu filho desembarcava. A mulher continuava dentro do veículo, até o Terminal Integrado do Centro (TICEN).

Lurdes me revelou que este percurso se faz necessário, pois entende que seu filho não aprendeu a ficar atento para apertar a campainha próximo ao ponto que precisa desembarcar. No ponto de ônibus, enquanto esperávamos a linha 764 - Monte Serrat, ela me contou que certa vez deixou o filho sair do projeto sozinho, mas o menino acabou esquecendo de sinalizar. Sorte, que ela estava o esperando no ponto de ônibus e saiu gritando atrás do veículo. Até bate boca com o motorista foi preciso, pois ele só parou no ponto seguinte, que é distante de sua casa.

Por meio de etnografias das estratégias cotidianas de mobilidade de mães em seus deslocamentos pela cidade, Jirón e Gómez (2018) formulam as categorias analíticas de interdependência⁶, cuidado e gênero. Essas categorias, forjadas ao longo dos percursos de mulheres pela cidade, têm em sua composição uma série de fatores, como rotinas, necessidades e interesses, que entrelaçados vão organizar a prática das mulheres em seus deslocamentos. Para as pesquisadoras esses fatores estão articulados em rede.

Desde la perspectiva de la interdependencia, la movilidad se presenta como una red que articula diversas rutinas, recursos, necesidades, intereses, expectativas, roles productivos y reproductivos de un número variable de personas relacionadas entre sí por medio de vínculos emocionales y/o prácticos esenciales en la organización de sus vidas cotidianas, los que hoy en día son inconcebibles sin la existencia de los otros de esa red (Jirón y Gómez, 2018, p.58).

Considerando os horários da linha 764 - Monte Serrat, Lurdes planeja seu percurso pela cidade, a partir não só de seu deslocamento casa-trabalho, mas também para que seja possível buscar o seu filho, no projeto de contraturno. Gerindo assim outro percurso junto ao dela. Lurdes designa ao filho mais velho a responsabilidade de cuidar do filho mais novo durante as horas que estará fora. Na sua vivência como chefe de família, sem a presença de um companheiro, Lurdes faz a gestão do cotidiano da sua família, não só o planejando como também o executando.

Las mujeres generalmente están involucradas en tareas productivas y reproductivas, así como roles comunitarios, cuestión que se hace visible a través de sus movimientos diarios. Pese a que los roles de los hombres también están impactados fuertemente por este proceso, su manifestación concreta pareciera ser principalmente en la ejecución. Mientras que la responsabilidad de la planificación, coordinación y organización, así como también su ejecución, se presenta como un peso mayor en las mujeres en su rol típico de género (Jirón y Gómez, 2018, p.57).

A partir das estratégias cotidianas planejadas e executadas por Lurdes em torno do transporte público coletivo, a interdependência e o cuidado aparecem como uma das categorias que animam as configurações de passageiras(os) no ônibus e a troca de assentos durante uma viagem de ônibus da linha 764 - Monte Serrat. Por meio dos trabalhos de campo realizados em novembro de 2019 e do resgate dos campos de 2016, descritos nos parágrafos anteriores, compreendo que a interdependência e o cuidado, que se apresentam de diferentes formas nas rotinas das mulheres, são categorias analíticas importantes para apreender as práticas de deslocamento pela cidade dentro de um planejamento do cotidiano familiar.

⁶Para Jirón e Gómez (2018) a mobilidade dos adultos e seus filhos quando experienciadas no cotidiano revelam uma relação de interdependência, isso porque não são somente os filhos que dependem de seus pais para acessar os lugares na cidade, pois também os pais dependem das rotinas de seus filhos para realizar suas atividades.

Mobilidades desiguais

Meu caminho cruzou com as narrativas na linha de ônibus 764 - Monte Serrat em 2015, ano que realizei minha primeira viagem até a comunidade, quando mesmo sem saber onde deveria desembarcar, tomei o ônibus à procura da casa de Uda Gonzaga. Ela, uma professora aposentada que recebera dias antes uma medalha em sua homenagem na Câmara de Vereadores de Florianópolis, eu, uma estudante de jornalismo que frequentava a Câmara em busca de pautas para o Jornal Laboratório da UFSC, o *Zero Jornal*.

Na viagem de ônibus, o cobrador me informou então que saberia facilmente me ajudar a chegar até a casa de Uda Gonzaga, assim como ela mesmo havia me antecipado que aconteceria quando nos conhecemos na Câmara de Vereadores e marcamos nosso futuro encontro. Já em sua casa, pedi que Uda contasse sobre sua experiência de vida para que eu pudesse escrever um perfil jornalístico. Ao narrar a sua trajetória como mulher negra, nascida e crescida no Monte Serrat⁷, Uda Gonzaga procurou mesclar as suas narrativas pessoais, profissionais e familiares, com marcos resultantes de lutas coletivas mobilizadas no Conselho Comunitário a partir da década de 1980.

Um desses marcos relatados por Uda envolveu boa parte da comunidade para a construção do “caminho novo”. Em 1983, a associação comunitária organizou uma obra de pavimentação, com a utilização de lajotas, da via esburacada e de barro que cortava o Monte Serrat. A prefeitura forneceu lajotas, tijolos, pá e marreta. Para a mão de obra foi formado um grupo de trabalho de moradoras(es) da comunidade. A obra começou com a participação de 29 pessoas, entre mulheres, homens e crianças. Quem ia trabalhar após o almoço, pela manhã ajudava no mutirão, e quem trabalhava o dia todo, ajudava na volta do trabalho.

Os moradores que acompanhavam a obra chegando à frente de casa, quando não podiam ajudar carregando lajota ou tirando barro do caminho, davam comida e preparavam café para os trabalhadores. “Quando a obra chegava na casa de um, era aquele que ia dar o café com bolinho. O outro dava a cachaça, o outro o vinho. No domingo era até meio dia, e a tarde a gente sentava na frente da casa do Zé Gago para conversar sobre a situação da obra”, relatou Teco (Anjos, 2016, p.9).

Entendo que a ênfase das histórias de vida, contadas por Uda Gonzaga, João Ferreira (Seu Teco) e outros interlocutores⁸, nas lutas comunitárias para o acesso às mobilidades, falam sobre experiências desiguais na cidade de Florianópolis através de suas produções de resiliência. Gutterres (2014) descreve que a produção de resiliência se dá na interlocução, ou

⁷ Nascida e crescida no Monte Serrat” é uma fala recorrente falada pelos moradoras(es) nascidos e crescidos na localidade.

⁸ Membros do Conselho Comunitário do Monte Serrat das décadas de 80 e 90, que entrevistei em 2016.

seja, na escuta de relatos que acionam “escolhas, experiências pessoais, sentimentos e traumas”. Para a antropóloga esta produção de resiliência é também prática política. Compreendo então que quando as(os) moradoras(es) e membros do Conselho Comunitário do Monte Serrat contam suas histórias de vida, escolhem compartilhar suas experiências desiguais em Florianópolis a partir de suas narrativas de luta e resiliência na construção de uma experiência mais digna na cidade (Gutterres, 2014, p.44).

Percebo então que as narrativas em torno da implementação da linha 764 - Monte Serrat constroem as infraestruturas de mobilidade da cidade de Florianópolis. Ao reivindicar o direito ao acesso ao transporte público na década de 90, a comunidade impulsionou a implementação de mais 15 linhas de ônibus para atender a população das comunidades vizinhas⁹. Notabilizando então, por meio de uma dinâmica de vida em luta, o papel de uma população das margens do estado na construção de infraestruturas na cidade. Fazendo das ações e formas de vida nas margens uma “implicação necessária do estado” (Das e Poole, 2008, p.4).

É por meio da observação cotidiana dos fazeres criativos, resilientes e estratégicos que analiso as mobilidades e suas múltiplas e desiguais experiências a partir de diferentes corpos. De acordo com Sheller (2018), para este empreendimento, é preciso produzir reflexões não só dos movimentos em si, mas também análises a partir das diferenças incorporadas em classe, gênero, raça, etnia, nacionalidade na interação com regimes de mobilidade nas cidades na sua produção de efeitos de movimento e estagnação.

Truly addressing the injustices of unequal mobilities requires that we develop a deeper understanding of how uneven mobility relates not only to how we move around cities, but also gendered and racialized colonial histories and neocolonial presents (Sheller, 2018, p.18).

Um caminho para a análise dessas experiências desiguais de movimento é o acompanhamento da vida cotidiana da linha de ônibus nos dias de hoje. As capacidades e as incapacidades de se locomover estão presentes no cotidiano da linha 764 - Monte Serrat cotidianamente, e podem ser identificadas a partir do acompanhamento das estratégias de mobilidade da população frente aos percalços encontrados.

Ao ponto que as(os) moradoras(es) não se conformam com as precariedades vividas cotidianamente, a luta da comunidade por direitos é reconfigurada. Em 2012, eram frequentes

⁹O Maciço do Morro da Cruz é uma formação rochosa localizada na parte central de Florianópolis. 16 comunidades compõem o Maciço. São elas: Mariquinha, Rua Ângelo Laporta, Monte Serrat, Rua José Boiteux, Tico Tico, Rua Laudelina da Cruz, Morro do 25, Vila Santa Vitória, Morro do Horácio, Vila Santa Clara, Morro da Penitenciária, Serrinha, Morro da Queimada e Jagatá, Alto da Caeira, Morro do Céu e Mocotó.

as reclamações quanto à lotação da linha 764. O Conselho Comunitário do Monte Serrat organizou, então, diversas idas à prefeitura para pressionar o poder municipal. O pedido era pela criação de outra linha de ônibus que atendesse a crescente população do alto da Caeira, comunidade do Monte Serrat. Para o morador e membro do Conselho Comunitário da época, Anderson Ferreira, foi por meio da luta do Conselho que foi implementada, naquele mesmo ano, a linha 191 - Transcaeira, que passou a circular nos dias úteis para atender a população daquela localidade.

CAPÍTULO 2

Seguindo os decretos

Realizei pesquisa de campo algumas vezes entre dezembro de 2019 e fevereiro de 2020. Mas planejava, de acordo com o projeto de qualificação, apresentado no início de 2020, iniciar um campo mais intenso na linha 764-Monte Serrat a partir de março daquele ano. Pelos noticiários, acompanhei com apreensão a confirmação do primeiro caso¹⁰ de coronavírus no Brasil. Também já circulavam nos meios de comunicação algumas “imagens de morte”¹¹, como em Bergamo, na Itália, de onde foram veiculados vídeos de caminhões do exército enfileirados removendo dezenas de caixões da cidade.

No início de março, eu passei a observar, com mais atenção, a divulgação das primeiras medidas de enfrentamento ao coronavírus, principalmente nos níveis estadual e municipal¹². Isso porque, estava me organizando para lançar, junto com colegas jornalistas, o portal de notícias independente Folha da Cidade, que, dado o cenário mundial e nacional, planejava apurar localmente as experiências de pandemia.

Em nível nacional, uma das primeiras legislações a ser publicada em Diário Oficial, referente às medidas de enfrentamento ao vírus, foi a Portaria nº 188. A portaria declarou emergência em saúde pública no dia 3 de fevereiro de 2020. Já a Lei Federal 13.979, foi publicada em 6 de fevereiro, e elencou uma série de medidas sanitárias¹³ que poderiam ser tomadas nos estados e municípios. De acordo com o texto, a paralisação de serviços de transporte era uma das medidas cabíveis para o enfrentamento da doença. Além das medidas, a Lei também trouxe a definição dos termos isolamento e quarentena.

I - isolamento: separação de pessoas doentes ou contaminadas, ou de bagagens, meios de transporte, mercadorias ou encomendas postais afetadas, de outros, de maneira a evitar a contaminação ou a propagação do coronavírus; e II - quarentena: restrição de atividades ou separação de pessoas suspeitas de

¹⁰ O primeiro caso da doença foi registrado em 26 de fevereiro de 2020 em São Paulo. De acordo com a reportagem “Coronavírus: primeiro caso é confirmado no Brasil. O que fazer agora?”, a vítima era um homem de 61 anos que deu entrada no Hospital Israelita Albert Einstein, no dia 24 de fevereiro. Acesso em 18 de jan <<https://saude.abril.com.br/medicina/coronavirus-primeiro-caso-brasil/>>.

¹¹ No artigo “As valas comuns: Imagens e políticas da morte”, Araújo, Mallart e Medeiros (2020) afirmam que imagens como as de remoções de caixões em Bergamo, das valas comuns em Manaus, das covas rasas no cemitério municipal da Vila Formosa, em São Paulo, compartilhadas ao mundo, alimentam um imaginário de morte ao mesmo tempo que invisibilizam os mortos. Ou seja, ao ponto que as imagens geram comoção também acabam por apagar as desigualdades.

¹² É importante destacar que, por meio de recomendações ao estado e aos municípios, o Ministério Público de Santa Catarina também produziu algumas das regulações de medidas sanitárias.

¹³ A partir do acompanhamento das publicações e execuções de ações para o enfrentamento ao novo coronavírus no âmbito municipal, entendo o termo medida sanitária como normas expressas em portarias, leis, decretos e anúncios públicos, com a finalidade de regular ações referentes à proteção da saúde pública. Sendo elas medidas flexibilizantes ou restritivas.

contaminação das pessoas que não estejam doentes, ou de bagagens, contêineres, animais, meios de transporte ou mercadorias suspeitos de contaminação, de maneira a evitar a possível contaminação ou a propagação do coronavírus. (LEI Nº 13.979, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2020)

É importante pontuar que atrelada à Lei Federal está uma medida cautelar¹⁴ do Supremo Tribunal Federal (STF) de abril de 2020. Esta medida é resultado de uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) protocolada no STF pelo Partido Democrático Trabalhista (PDT) em março de 2020. A ADI procurou garantir a legitimidade da atuação concorrente dos estados, Distrito Federal e municípios, ao contestar o parágrafo 9º do artigo 3º da lei que afirmava que “o Presidente da República disporá, mediante decreto, sobre os serviços públicos e atividades essenciais”. A medida cautelar concedida pelo STF decidiu por pontuar a preservação da atuação de cada esfera de governo.

Medida cautelar parcialmente concedida para dar interpretação conforme à Constituição ao § 9º do art. 3º da Lei 13.979, *a fim de explicitar que, preservada a atribuição de cada esfera de governo*, nos termos do inciso I do artigo 198 da Constituição, o Presidente da República poderá dispor, mediante decreto, sobre os serviços públicos e atividades essenciais (Medida cautelar na ação direta de inconstitucionalidade 6341).

Citando a Lei Federal 13.979, o estado de Santa Catarina publicou as primeiras medidas de enfrentamento ao coronavírus em 12 de março de 2020. O decreto de nº 506 focou em possibilitar o acesso a créditos financeiros e a realização de despesas sem licitação pela secretaria da saúde do estado. Vale aqui somente citar os dois processos de impeachment¹⁵ sofridos pelo governador do estado, Carlos Moisés (PSL). Os processos questionam as transações financeiras ocorridas na obtenção 200 respiradores para UTIs.

No dia seguinte, a prefeitura de Florianópolis publicou seu primeiro decreto. O documento¹⁶ proibiu a realização de “eventos de massa” com público igual ou acima de 100 pessoas em espaços fechados e com público igual ou acima de 250 pessoas em espaços abertos. A diretriz ainda discorreu sobre as medidas de higienização em locais de grande circulação como shopping centers, comércio e terminais do transporte urbano. Ficou decretado que esses locais deveriam disponibilizar álcool em gel 70% para as(os) usuárias(os), e que as empresas de transporte coletivo precisavam reforçar as medidas de higienização no interior dos veículos.

¹⁴Medida cautelar na ação direta de inconstitucionalidade 6341. Acesso em 1 de fev 2021. <<http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5880765>>.

¹⁵Entenda os processos de impeachment contra Carlos Moisés, governador de SC. Acesso em 11 de abril 2021. <<https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2020/10/23/entenda-os-processos-de-impeachment-contra-carlos-mois-es-governador-de-sc.ghtml>>.

¹⁶ Decreto municipal nº 21.340 de 13 de março de 2020.

Três dias depois, em 16 de março, a prefeitura publicou um novo decreto. O governo municipal suspendeu por 14 dias as aulas da rede pública e privada de ensino e as atividades de estabelecimentos como cinemas, museus, bibliotecas e teatros. Somente em 17 de março, o estado de Santa Catarina publicou um decreto¹⁷ que declarou situação de emergência na unidade federativa, após a confirmação de 7 casos da doença e 220 suspeitos. Um segundo¹⁸ decreto estadual publicado no mesmo dia suspendeu a circulação de veículos de transporte coletivo urbano municipal, intermunicipal e interestadual pelo período de sete dias, a partir dos termos da Lei Federal nº 13.979. Serviços não essenciais, como academias, shopping centers, restaurantes e comércio em geral também tiveram o funcionamento suspenso em todo o estado.

Para divulgar os conteúdos dos decretos foram realizadas coletivas de imprensa¹⁹. A primeira coletiva de imprensa realizada pela prefeitura de Florianópolis ocorreu em 13 de março de 2020. No dia anterior, o governo municipal também produziu uma *live* com a servidora pública e gerente da vigilância epidemiológica da cidade, Ana Cristina Vidor, para informar os cuidados indicados a fim de evitar a contaminação pelo coronavírus. A secretaria de saúde estadual, realizou a primeira coletiva de imprensa sobre o “enfrentamento ao coronavírus” em 12 de março de 2020. Em março, o estado de Santa Catarina chegou a realizar duas coletivas de imprensa por dia.

Nas coletivas realizadas pela prefeitura, geralmente estavam presentes as(os) gestoras(es) da área da saúde do município, assessoras(es) e o prefeito Gean Loureiro (DEM). Nestas reuniões, eram anunciados os decretos que seriam publicados e os dados sobre o contágio da doença na cidade. A administração municipal também procurava explicar e justificar, a partir do avanço das notificações de casos de coronavírus, as tomadas de decisão para o enfrentamento da doença. Destaco que a primeira coletiva de imprensa realizada pelo município ocorreu de forma presencial para jornalistas na prefeitura. Ou seja, a coletiva contou com a presença de sete gestoras(es) municipais e cerca de oito jornalistas. Além de ter sido transmitida *on-line*.

¹⁷ Decreto estadual nº 509, de 17 de março de 2020.

¹⁸ Decreto estadual nº 515, de 17 de março de 2020.

¹⁹As coletivas de imprensa realizadas nos três níveis de governo foram, de início, a principal fonte de informação dos jornalistas e população sobre a situação de contágio pelo coronavírus nos territórios. Nestas reuniões *on-line*, os gestores anunciaram as medidas sanitárias e o avanço da doença em números. O atraso na coleta dos dados foi questionado pela mídia e organizações da sociedade civil em diversas ocasiões. A partir da demissão do Ministro da Saúde, Luiz Henrique Mandetta, os boletins de divulgação diária de dados sobre a doença foram reduzidos. O governo federal começou a divulgar somente o número de casos e mortes registradas por dia, e não o total, o executivo também passou a omitir informações do acumulado de casos, além do detalhamento por estados. Por isso, em junho de 2020, empresas midiáticas como Globo, Estadão e Folha de São Paulo formaram uma parceria para captar e divulgar os dados sobre a doença no Brasil.

Já as coletivas realizadas pelo governo estadual geralmente contavam com a presença do governador Carlos Moisés (PSL) e do até então secretário da saúde do estado Helton Zeferino, gestor exonerado ainda no final de abril após a repercussão das irregularidades na compra de respiradores. As primeiras reuniões com jornalistas também foram realizadas de forma presencial, com transmissão *on-line*.

Ao observar essa forma de divulgação das medidas, que precedia a publicação dos decretos, foi possível acompanhar certo fluxo na produção e reconfiguração destes documentos. A partir da primeira publicação do decreto estadual, em 12 de março, e municipal, em 13 de março, as alterações aos documentos foram ocorrendo em um ritmo acelerado. Cada novo decreto publicado, tratava de revogar ou referenciar o anterior. E cada alteração demandava a realização de uma nova coletiva de imprensa. A partir da segunda quinzena de março foram publicados oito decretos pela prefeitura e oito pelo governo do estado de Santa Catarina.

Tal ritmo desafiou o entendimento das medidas vigentes no cotidiano. A apuração jornalística que eu realizava naquelas semanas de março acompanhou este ritmo de atualizações das medidas. Pois, para que o portal Folha da Cidade estivesse atualizado com informações sobre as novas normas vigentes em Florianópolis, e no estado, era preciso acompanhar durante o dia as coletivas de imprensa, que forneciam informações sobre os decretos que seriam publicados no dia seguinte.

Em agosto, quando reiniciei o campo presencialmente no TICEN, encontrei nas falas dos que esperavam o ônibus, uma recorrente incerteza sobre o funcionamento dos serviços na cidade. Ou seja, se tornou um desafio estar atualizado sobre as medidas sanitárias vigentes no estado e no município.

No exercício de resgatar os decretos publicados pelo estado de Santa Catarina e pelo município de Florianópolis no portal Leis Municipais²⁰ pude encontrar este ritmo na atualização dos decretos referentes a Covid-19 de forma mais sistematizada. Isso porque a cada lei ou decreto consultado, o *site* apresenta, junto ao cabeçalho do documento qual outro decreto o revogou, e quais outros decretos e leis serviram de base para a formulação daquele texto.

Outro recurso do portal que me auxiliou a visualizar um encadeamento de informações foi o texto riscado. Com este recurso, cada parágrafo que foi revogado por um decreto posterior aparece riscado. Já a redação vigente aparece no corpo do decreto com a cor da fonte em azul. Desta forma foi possível observar, por exemplo, que o primeiro decreto publicado pelo

²⁰No portal leismunicipais.com.br é possível encontrar a seguinte definição sobre o serviço: “sistema na internet que reúne a legislação de vários estados brasileiros em um só ambiente”. O serviço tem o objetivo de apresentar as leis, mas também as alterações que ocorreram ao longo do tempo.

município de Florianópolis estipulou em seu artigo sexto, regras de prevenção ao vírus nos estabelecimentos de ensino, como o aumento da distância entre carteiras e mesas das(os) alunas(os). Já o decreto²¹ seguinte, publicado dois dias depois, suspendeu as aulas pelo período de 14 dias. O terceiro decreto mudou a redação do parágrafo retirando a seguinte frase "sem prejuízo da manutenção do calendário recomendado pelo Ministério da Educação". A visualização deste encadeamento pode ser observada nas figuras abaixo.

Imagem 1: Trechos retirados do Decreto Municipal nº 21.340 de 13 de março de 2020.

Art. 6º Os estabelecimentos de ensino deverão manter rotinas de prevenção para conter a disseminação da COVID-19:

- I - Disponibilizar álcool gel 70% na entrada das salas de aula
- II - Evitar o compartilhamento de utensílios e materiais;
- III - Aumentar a distância entre as carteiras e mesas dos alunos;
- IV - Aumentar frequência de higienização de superfícies;
- V - Manter ventilados ambientes de uso coletivo.

Art. 7º Estão suspensas por 14 (quatorze) dias as aulas, sem prejuízo da manutenção do calendário recomendado pelo Ministério da Educação, nas unidades da rede pública e privada de ensino, incluindo educação infantil, fundamental, nível médio, EJA - educação de jovens e adultos, técnico e ensino superior. (Redação dada pelo Decreto nº [21347/2020](#))

Art. 7º Estão suspensas por 14 (quatorze) dias as aulas, nas unidades da rede pública e privada de ensino, incluindo educação infantil, fundamental, nível médio, EJA - educação de jovens e adultos, técnico e ensino superior. (Redação dada pelo Decreto nº [21354/2020](#)) (Vide prorrogação dada pelos Decretos nº [21368/2020](#) e nº [21444/2020](#))

Fonte: *Printscreen* do portal Leis Municipais feito pela autora.

Estas reconfigurações nos decretos, e por isso, nas medidas de enfrentamento a Covid-19, revelam os deslocamentos das noções²² da administração pública sobre as decisões que deveriam ser tomadas ao longo de um período curto de tempo. E possibilitam acompanhar estes movimentos de reformulação dos documentos que ditaram as medidas sanitárias para o enfrentamento ao coronavírus. Assim como apontam para alguns desencontros entre as legislações estaduais e municipais.

Ao seguir os decretos, principalmente a partir dos recursos do portal Leis Municipais, procuro evidenciar o movimento encadeado presente na produção destes documentos, para assim descrever sobre como este movimento revela os sentidos das regulações locais durante a

²¹Decreto nº 21.347, de 16 de março de 2020.

²²No capítulo 3 desta dissertação, trago uma análise sobre os critérios adotados pelo governo municipal para a mudança destas noções.

pandemia. Também encontro, seguindo estes decretos, as descontinuidades presentes nas gestões da pandemia nos diferentes âmbitos.

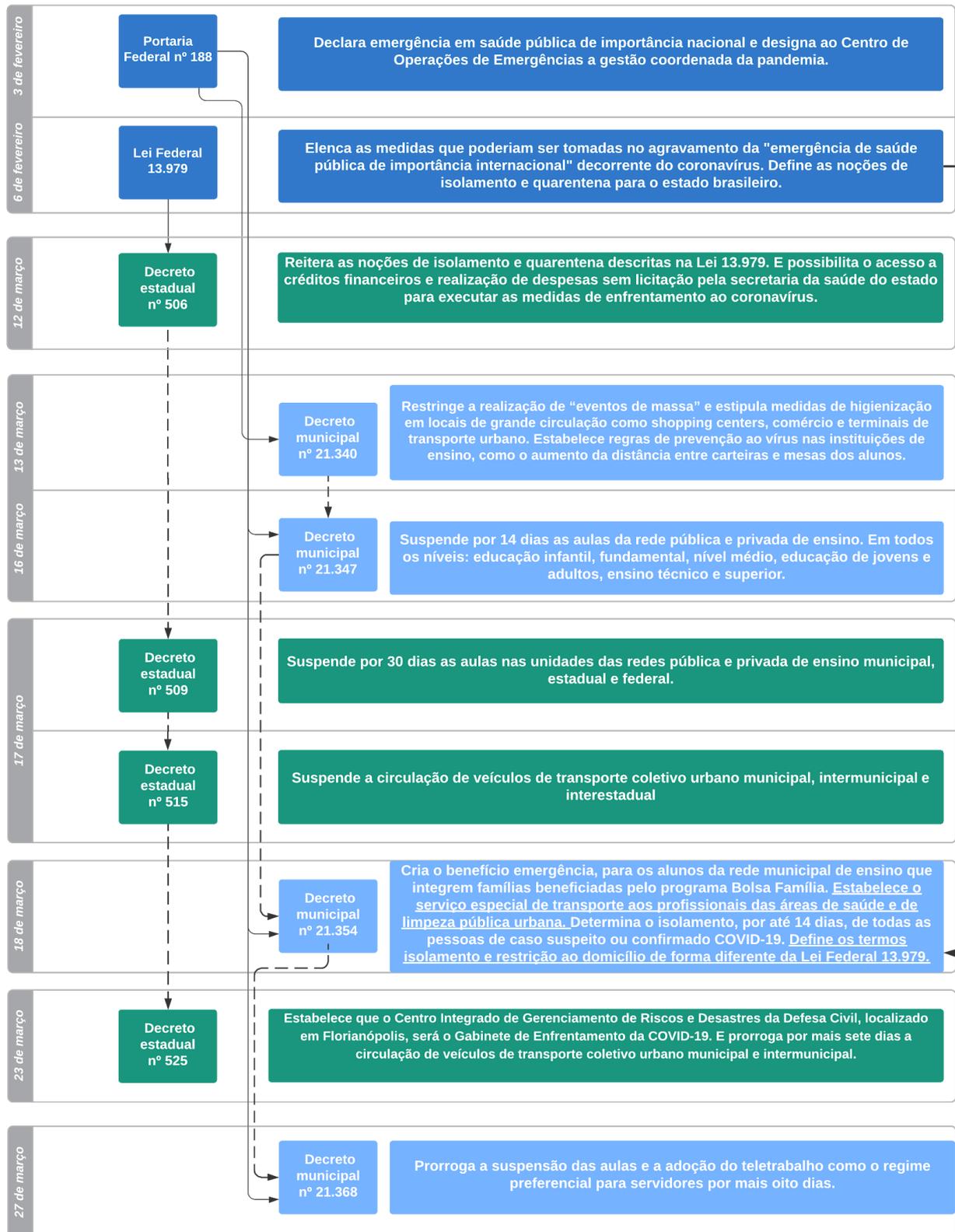
Seguir os decretos tornou-se uma das formas possíveis de acompanhar as reformulações em torno das tomadas de decisões frente a Covid-19. Também foi uma das maneiras encontradas para se estar em movimento durante o isolamento social. Pois foi a partir da impossibilidade de acompanhar as sociabilidades nas viagens de ônibus em Florianópolis, que passei a observar os movimentos políticos locais em torno das tomadas de decisão para o enfrentamento da pandemia de coronavírus.

Büscher e Veloso (2018) propõem uma pesquisa em mobilidade que não apenas considere e acompanhe as mobilidades de sujeitos e objetos. Por meio do que as pesquisadoras afirmam ser os “métodos móveis” - técnicas forjadas a partir do acompanhamento do movimento de pessoas, coisas e ideias - procuro identificar e analisar o que os movimentos dos decretos podem revelar sobre os sentidos e caminhos das regulações locais da pandemia.

Mas não é necessário pressupor nem que, nesses métodos, a pesquisa deva apenas se voltar para aqueles sujeitos e objetos que, por sua própria natureza, estão sempre em movimento, nem que toda a pesquisa sobre tais sujeitos e objetos precise ser realizada enquanto sujeitos e/ou objetos estão se movendo (Merriman, 2013). Pelo contrário, é importante não confundir “as mobilidades” como objeto de pesquisa com “a mobilidade” como metodologia de pesquisa (Ibidem): os métodos de que tratamos aqui não são “móveis” apenas porque servem para coletar dados sobre movimento; eles também são “móveis” porque nos ajudam a compreender as mobilidades em suas várias manifestações (Büscher e Veloso, 2018, p. 134).

Ter acesso à noção descrita acima de “métodos móveis” foi essencial para encontrar outros caminhos para uma pesquisa em mobilidade, com o intuito de acessar as mobilidades “em suas várias manifestações”. Para compreender com mais profundidade as questões que surgiram a partir do exercício de seguir os decretos, organizei um diagrama que auxilia a visualização dos fluxos das leis e decretos municipais, estaduais e federais publicados entre fevereiro e março de 2020.

Tabela 1: Diagrama das reformulações de algumas das medidas sanitárias implementadas entre fevereiro e março de 2020.



Legenda

- 1 —> Faz referência à decreto, portaria ou lei anterior.
- 2 - -> Texto atual do decreto revoga ou substitui o texto anterior.
- 3 - · · ·> Texto apresenta conceitos diferentes de isolamento, quarentena e restrição domiciliar.

O diagrama acima procura organizar a partir de datas sequenciais, a publicação de lei, portaria e decretos produzidos nos âmbitos nacional, estadual e municipal sobre as medidas de enfrentamento da Covid-19 entre os meses de fevereiro e março de 2020. Ao fazer este diagrama identifiquei diferentes encadeamentos.

O primeiro está representado pela seta com linha contínua (seta 1). Através desse encadeamento é possível afirmar que a Portaria Federal de número 188, assinada pelo então Ministro da Saúde Luiz Henrique Mandetta, serviu de referência para a produção de todos os decretos municipais publicados por Florianópolis naquele período. A portaria não entra em detalhes quanto às medidas de enfrentamento ao vírus, somente declara de maneira geral o estado de emergência e saúde pública em decorrência da infecção humana pelo coronavírus e estabelece o Centro de Operações de Emergências em Saúde Pública (COE-nCoV) como mecanismo nacional da gestão à emergência no âmbito nacional.

Neste sentido, é possível identificar que Florianópolis buscou construir uma gestão isolada da pandemia. Este encadeamento, e outras situações que serão narradas ao longo desta dissertação indicam que, salvo algumas exceções, a capital do estado não procurou conectar suas medidas com as gestões de municípios próximos, com o estado catarinense. Pelo contrário, a administração municipal buscou destacar-se perante o país.

Movimento diferente se observa nos decretos estaduais. Os documentos publicados pelo estado de Santa Catarina fazem referência somente à Lei 13.979. Este encadeamento é visível no diagrama também a partir da seta com linha contínua (seta 1). A Lei Federal descreve com detalhes as medidas sanitárias que poderiam ser tomadas por estados e municípios para o enfrentamento da pandemia.

Esses dois movimentos apontam para os diferentes caminhos tomados entre a administração estadual e municipal quanto à pandemia de coronavírus. Ao seguir a portaria 188 e não a Lei Federal 13.979, a administração municipal de Florianópolis escolheu produzir nos decretos municipais suas próprias noções sobre os termos “isolamento” e “restrição ao domicílio”, divergindo da Lei Federal. Esta diferença está representada no diagrama pela seta de linha tracejada e pontilhada (seta 3).

Parágrafo único. Define-se ISOLAMENTO como a separação de objetos pessoais, limpeza imediata de banheiros após o uso e a separação de indivíduos em cômodos diferentes da casa. Define-se RESTRIÇÃO AO DOMICÍLIO como a suspensão da circulação social individual, a não ser nos casos de urgência, como consultas médicas e outras situações de necessidades básicas que não possam ser realizadas remotamente ou com apoio de terceiros (Decreto Municipal nº 21.354, de 18 de março de 2020).

A partir desta comparação é importante pontuar as diferenças entre as definições dos termos no âmbito nacional e no municipal. A Lei Federal utiliza o termo “quarentena” para descrever a restrição de atividades e a separação de pessoas suspeitas de contaminação das pessoas não infectadas, assim como a separação de objetos e até de meios de transporte. A prefeitura de Florianópolis não utiliza o termo “quarentena”, e formula a noção de “restrição ao domicílio” para caracterizar a suspensão da circulação “social e individual” no município.

Os termos “quarentena” e “restrição ao domicílio” parecem equivalentes nas duas legislações. Entretanto, a Lei Federal, ao definir o termo “quarentena” aponta para uma regulação mais focada na restrição de atividades e na separação das pessoas doentes e das(os) não contaminadas(os). Já o governo municipal, ao descrever sobre “restrição ao domicílio”, estipula a regra de suspensão da circulação dos indivíduos na cidade de forma geral. Assim sendo, entendo que a Lei Federal foi um ensaio para um enfrentamento à pandemia baseado no isolamento vertical²³.

Outro movimento encontrado no diagrama está representado pela seta de linha tracejada (seta 2). Este encadeamento aponta para o caminho das revogações dos decretos estaduais e municipais. Movimento que evidencia as reformulações das medidas de enfrentamento à pandemia em um período de tempo. Um estudo publicado em outubro de 2020, por pesquisadoras(es) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), analisou a relação entre as reformulações dos conteúdos dos decretos municipais publicados entre março e julho de 2020 e o potencial de propagação da Covid-19 na cidade.

A pesquisa buscou compreender se as medidas sanitárias adotadas pelo governo municipal acompanharam o agravamento ou o recuo da propagação da Covid-19 na cidade. Para isso, as restrições e flexibilizações do funcionamento de serviços e atividades, de cada decreto, foram classificadas em três categorias: fechado, aberto e aberto com restrição. Foi a partir dessa classificação que se forjou o Índice de Distanciamento Social (IDS).

À classe “fechado” foi atribuído o valor 1, à classe “aberto”, o valor -1, e à classe “aberto com restrição”, o valor 0. Assim, com base nessas ações, foi construído um Índice de Distanciamento Social (IDS). O IDS de um decreto foi calculado como a média dos valores de todas as suas ações para as atividades contempladas no decreto. Assim, decreto com IDS maior que o anterior recebeu a classificação “Aumenta medidas de distanciamento”; com IDS inferior: “Flexibiliza medidas de distanciamento”; e com IDS igual: “Mantém medidas de distanciamento”(Garcia, Traebert, Boing et al, 2020, p. 13).

²³Nos próximos subcapítulos procuro refletir mais profundamente sobre este termo.

Após a classificação de cada decreto no Índice de Distanciamento Social (IDS), foram calculados os potenciais de propagação do vírus. Para encontrar estes potenciais, as(os) pesquisadoras(es) buscaram calcular a reprodução do vírus nos 14 dias anteriores à publicação de cada decreto. Este tipo de cálculo estatístico é nomeado de R_t ²⁴.

Ao relacionarem o IDS de cada decreto com os potenciais de propagação do vírus nos 14 dias anteriores à publicação de cada diretriz municipal, as(os) pesquisadoras(os) chegaram a conclusão que dos 26 decretos analisados, 9 aumentaram as medidas de distanciamento social e por isso foram consonantes com o potencial de propagação da Covid-19. Já os outros 17 decretos analisados não acompanharam a tendência de propagação do vírus ao flexibilizarem as medidas sanitárias municipais.

O aumento do IDS e a maior proporção de decisões consonantes coincidiram temporalmente com estabilidade no número de novos casos da Covid-19 em Florianópolis no primeiro bimestre de análise. A redução do IDS e a maior proporção de situações dissonantes, por sua vez, coincidiram com o aumento de casos no segundo bimestre. (Garcia, Traebert, Boing et al, 2020:17)

Esta análise mostra que as reformulações das medidas sanitárias no município nem sempre consideraram a situação epidemiológica da cidade como parâmetro, apesar da gestão municipal afirmar nas coletivas de imprensa que as tomadas de decisão levavam em conta o número de pessoas infectadas e hospitalizadas em decorrência do coronavírus. Os dados analisados apontam que entre março e abril de 2020 os decretos foram mais restritivos. E entre maio e junho, mesmo com o aumento na reprodução do contágio da doença, as medidas de enfrentamento à pandemia foram mais flexibilizadas na cidade.

Por fim, destaco um encadeamento no diagrama acima que não está indicado por seta alguma. Os decretos estaduais e municipais publicados no mês de março de 2020, além de seguirem diretrizes federais distintas, não se referenciam entre si. Porém não há uma ausência total de conexão entre a atuação destas duas esferas. O decreto municipal nº 21.347, de 16 de março de 2020, por exemplo, suspendeu as aulas da rede pública e privada de ensino. No dia seguinte, o estado de Santa Catarina publicou o decreto nº 509 que também suspendeu as atividades presenciais das redes de ensino.

²⁴De acordo com a pesquisa, o R_t representa o número médio de casos secundários decorrentes de um caso primário infectado. Para a Organização Mundial da Saúde (OMS), o R_t é critério importante para definir se a epidemia está sob controle (Garcia, Traebert, Boing et al, 2020).

No final de março de 2020, teve início uma discussão, nas coletivas de imprensa, sobre a concorrência da atuação do governo catarinense e o da capital do estado²⁵. Isso porque, naquele mês, o governo do estado havia anunciado um plano de retomada das atividades econômicas com a abertura de shoppings, academias, bares e restaurantes a partir do dia primeiro de abril. Na contramão da medida anunciada, o poder municipal publicou decreto que prolongou as diretrizes restritivas de funcionamento de atividades econômicas não essenciais até 8 de abril. Quando questionado em coletiva de imprensa²⁶ sobre este descompasso entre as medidas, o governador afirmou que:

Os municípios não descumprem o decreto estadual quando eles aplicam regras mais restritivas. Os municípios têm autonomia para impor regras mais restritivas sim. O que o município tem que fazer, naturalmente, é exercer a sua competência fiscalizatória (Fala do governador Carlos Moisés no minuto 47 da coletiva de imprensa realizada em 27 de março de 2020).

Esta postura vai de encontro à decisão do STF, já citada neste capítulo. Que procurou garantir a atuação concorrente entre as esferas federal, estadual e municipal. Porém, outra situação expõe uma relação conflituosa do governo do estado e municípios catarinenses. Ela pode ser encontrada na fala do secretário da saúde Helton Zeferino na coletiva de imprensa²⁷ do dia 26 de março de 2020. Na reunião um jornalista questionou as autoridades estaduais quanto às barreiras sanitárias²⁸ implementadas em alguns municípios. O secretário respondeu da seguinte forma:

Quanto às barreiras sanitárias que os municípios adotaram temos que respeitar a questão da autoridade sanitária de cada ente. O município tem essa possibilidade. O que nós recomendamos é que nós não tenhamos a dificuldade de acesso aos municípios. Entendemos que neste momento o ideal para Santa Catarina é que as ações adotadas dentro do território catarinense estejam devidamente alinhadas (Fala do secretário da saúde Helton Zeferino no minuto 48 da coletiva de imprensa realizada em 26 de março de 2020).

Apesar desta disposição para um alinhamento das medidas sanitárias entre os municípios e o estado catarinense, na prática o diálogo entre as esferas não ficou evidente nas ações tomadas. Além dos desencontros entre as medidas, o lento repasse de subsídios, como

²⁵ O município de Florianópolis é a capital do estado de Santa Catarina.

²⁶ Coletiva de imprensa realizada em 27 de março de 2020. Acesso em 4 de fev de 2021. <https://www.youtube.com/watch?v=c_JDGLtfEpE&ab_channel=GovernodeSantaCatarina>

²⁷ Coletiva de imprensa realizada em 26 de março de 2020. Acesso em 4 de fev de 2021. <https://www.youtube.com/watch?v=n_mhRfGRC4M&ab_channel=GovernodeSantaCatarina>

²⁸ A barreira sanitária foi uma medida tomada por alguns municípios catarinenses para verificar a temperatura de pessoas na entrada das cidades.

testes, recursos financeiros e ventiladores mecânicos por parte do governo federal para os estados, pode ter impulsionado a ação desconectada com os municípios, que esperavam por esses recursos. Com a demora no acesso a testes para detectar o vírus, em abril de 2020, a prefeitura de Florianópolis saiu na frente e adquiriu milhares de testes com recursos do município, se tornando a primeira cidade a realizar testes em grande quantidade no estado.

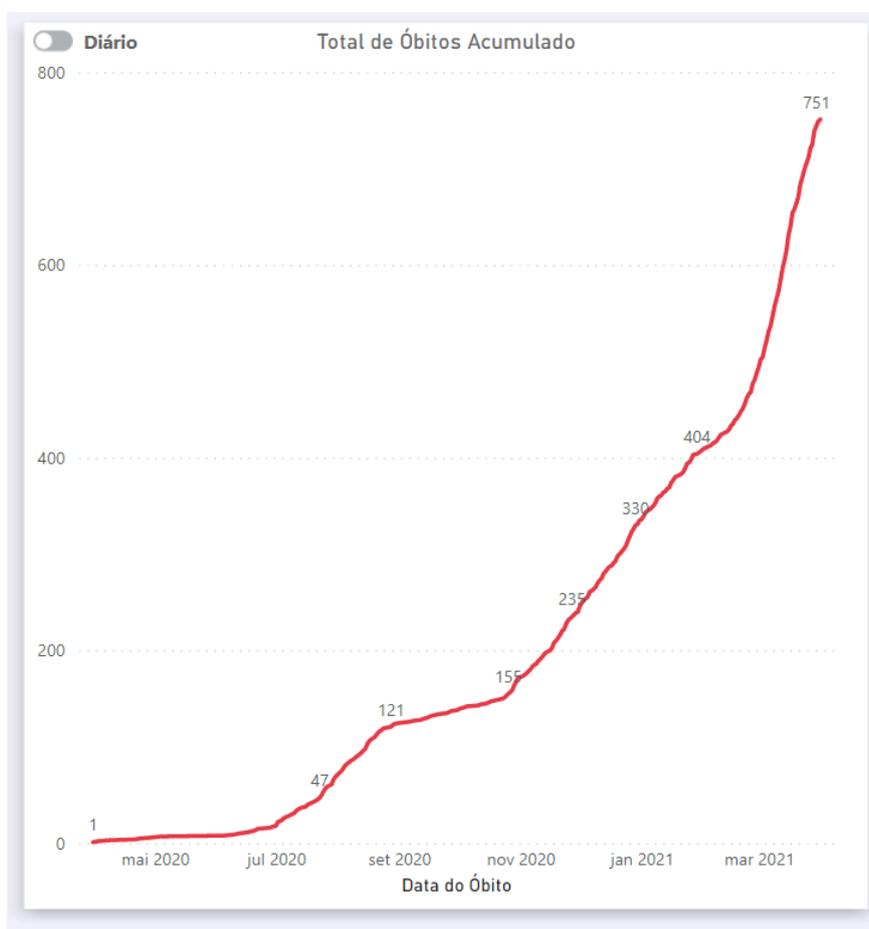
A capital do estado compõe a região metropolitana da Grande Florianópolis junto a 21 municípios vizinhos, que possuem relações comerciais, de transporte e de circulação de pessoas. Embora o hospital de referência em tratamento da Covid-19 esteja localizado em Florianópolis, as medidas sanitárias publicadas nos municípios entre março e julho de 2020 ocorreram de forma isolada.

Ao analisar o plano de retomada das atividades econômicas do estado de São Paulo, Rolnik (2020) aponta para a simplificação territorial encontrada na divisão dos municípios em dois grupos: (1) a capital e (2) todos os outros 38 municípios. Para a pesquisadora, o plano estadual desconsiderou as relações e conexões cotidianas entre as cidades. A partir desta reflexão, entendo que embora a gestão municipal privilegie as experiências locais da pandemia, a ausência de uma “estratégia regional territorializada” (Rolnik, 2020) mostra uma falta de articulação entre as gestões municipais e o governo estadual e ignora o contágio potencial na circulação de pessoas entre as cidades.

Somente em 10 de julho de 2020 que quatro cidades da região metropolitana publicaram um decreto²⁹ com medidas unificadas. Os municípios de São José, Biguaçu, Palhoça e Florianópolis elaboraram normas mais restritivas para o funcionamento do comércio, serviços e acesso às praias. Naquele mês o número de contaminados e mortos pela Covid-19 começava a desenhar uma curva ascendente em Florianópolis.

²⁹Decreto Municipal nº 21.729, de 10 de julho de 2020.

Gráfico 1: Gráfico do total de óbitos em Florianópolis começa a apresentar uma curva ascendente em julho de 2020.



Fonte: *Print Screen* da Plataforma de Covidômetro.

Paralisação dos ônibus em Florianópolis

Perante o avanço da doença no Brasil, e o início da divulgação dos primeiros casos³⁰ de coronavírus em Florianópolis, deixei de sair de casa no começo março. Além da preocupação com minha saúde e com a de meus familiares e interlocutoras(es), também começava a questionar quais seriam as possibilidades de pesquisa para as próximas semanas.

O anúncio da suspensão do transporte coletivo em Santa Catarina, em 17 de março de 2020, me deixou ainda mais apreensiva com o futuro da pesquisa em campo. Decidi então fazer

³⁰Os primeiros dois casos da doença foram registrados em Santa Catarina, no município de Florianópolis no dia 12 de março de 2020, como afirma a notícia de título "Coronavírus: Santa Catarina registra os dois primeiros casos confirmados da doença". Acesso em 18 jan 2021 <<https://www.nsctotal.com.br/noticias/coronavirus-santa-catarina-registra-os-dois-primeiros-casos-confirmados-da-doenca>>.

uma última investida no campo no dia 18 de março, aquele que se tornaria o último dia de circulação do transporte pelos próximos três meses.

De início, o interesse foi jornalístico. O objetivo era apurar histórias sobre as possibilidades de isolamento das pessoas que voltavam para a casa naquele dia. Mas também tive a intenção de etnografar aquele momento. Isso porque não tinha certeza quanto tempo duraria a suspensão dos serviços de transporte. E tive a impressão de que poderia demorar até eu poder trabalhar novamente de forma presencial com as(os) passageiras(os) da linha 764 - Monte Serrat.

O uso de máscaras caseiras ainda não era recomendável pela Organização Mundial da Saúde(OMS)³¹ e nem obrigatório em Florianópolis. Nas farmácias itens como máscaras cirúrgicas e álcool em gel já faltavam nas prateleiras. Sem o uso de máscara, e com um pequeno recipiente de plástico com álcool líquido 70% na bolsa, fui até o Terminal Integrado do Centro (TICEN) no final da tarde do dia 18 de março de 2020, por meio de uma carona com um familiar.

Cheguei no TICEN um pouco antes das cinco horas da tarde, bem no momento em que um caminhão transportava para as plataformas do terminal, pontos de higienização com torneiras e sabão. Logo pensei, que a medida, apesar de importante, teria pouco efeito, afinal no dia seguinte as plataformas ficariam vazias por conta das restrições impostas pelo governo estadual.

Fotografia 19: Lavatórios de higienização chegam no TICEN e são colocados nas plataformas.



Fotos: Anjos (2020)

³¹ A OMS publicou em 6 de abril um guia com orientações sobre a utilização de máscaras no contexto da COVID-19. No guia, a organização afirmou que ainda não recomendava o uso de máscaras de algodão e outros materiais. Pois, não havia evidências para atestar o uso. Acesso em 18 de jan 2021. <<https://iris.paho.org/handle/10665.2/51994>>. Somente em junho de 2020, que a OMS passou a recomendar o uso de máscaras “não-cirúrgicas” para a população em geral. Acesso em 18 de jan 2021 <<https://iris.paho.org/handle/10665.2/52254>>. Em Florianópolis, o uso obrigatório da máscara teve início em maio de 2020.

Naquele final de tarde³², o terminal estava movimentado. Caminhei até a Plataforma C, onde partem e chegam linhas de ônibus que sobem os morros da cidade e é cobrada a tarifa social (metade de: R\$ 4,18, valor da tarifa convencional). Comecei a fotografar a instalação dos lavatórios naquela plataforma. Logo que as(os) funcionárias(os) da limpeza do terminal se afastaram da estrutura de plástico, as pessoas que chegavam na plataforma começaram a se aproximar, abrir as torneiras, pressionar as válvulas dos recipientes que prometiam álcool e sabão. Mas, dos dispositivos não saía nenhuma gota.

Por alguns minutos acompanhei essas tentativas de higienização pelas(os) que passavam pela plataforma C. Próximo ao lavatório, as(os) funcionárias(os) da limpeza também olhavam para as tentativas, sem sucesso, das pessoas. Os produtos higienizantes não haviam chegado junto com as estruturas ali instaladas. A colocação desses pontos de higienização atendeu ao primeiro parágrafo do quarto artigo do decreto publicado pela prefeitura, em 13 de março de 2020.

Art. 4º Os locais de grande circulação de pessoas, tais como terminais urbanos, shopping centers e comércio em geral devem reforçar medidas de higienização de superfície e disponibilizar álcool gel 70% para os usuários, em local sinalizado. § 1º Devem ser disponibilizadas informações visíveis sobre higienização de mãos, sabonete líquido e papel toalha descartável nos lavatórios de higienização de mãos (Decreto Nº 21.340, de 13 de março de 2020).

Fotografia 20: Pessoas tentam higienizar as mãos no TICEN.



Fonte: Anjos (2020)

³²Alguns dados etnográficos descritos a partir deste parágrafo foram publicados em 28 de dezembro de 2020 na Revista Ponto Urbe no artigo “A pandemia do novo coronavírus em Florianópolis: doença, violências e racismo” que escrevi junto a professora Dr^a Flavia Medeiros no âmbito do projeto: "Regulações sociais e morais do novo coronavírus no Brasil: uma perspectiva interseccional e etnográfica", coordenado por Flavia Medeiros e Edilma Nascimento com financiamento de The Wenner-Gren Foundation for Anthropological Research.

Eram poucos as(os) adolescentes e crianças que circulavam no terminal naquela tarde. Fazia dois dias que fora publicado o decreto que suspendia as aulas nas instituições de ensino públicas e privadas de toda a cidade. Camila, Teresa e Renata esperavam o ônibus na plataforma C. Estavam sentadas em um banco de madeira próximo a linha 764-Monte Serrat. Iniciei uma conversa com essas mulheres, procurando estabelecer uma distância entre nós. Tive muito receio em promover o contágio da doença naquele dia. Lembro que ao me aproximar delas tentei observar se estavam desconfortáveis com a minha abordagem. Após me apresentar como jornalista e pesquisadora na UFSC, as mulheres concordaram em responder algumas breves perguntas.

Naquela tarde, conversei poucos minutos com as três mulheres e mais um minuto com outra passageira que estava na fila do ônibus. Duas delas relataram que não viam a hora de chegar no Monte Serrat. Isso porque, sem o funcionamento das escolas, Camila e Teresa precisaram adotar estratégias para o cuidado dos seus filhos. O filho de Camila ficou em casa sozinho, proibido de sair de casa, já os dois filhos de Teresa ficaram com uma vizinha.

É relevante resgatar que o decreto que paralisou as aulas em todas as instituições de ensino foi publicado no dia 16 de março pelo poder municipal, já as medidas do decreto que suspendeu a circulação do transporte municipal, intermunicipal e interestadual passaram a valer a partir do dia 18 de março. Estes dois dias de diferença, entre a data em que as aulas foram suspensas e a que o transporte foi paralisado, impactaram as rotinas de Camila e Teresa que mobilizaram outros arranjos para o cuidado com seus filhos.

Com o anúncio da suspensão do transporte público, a empresa, que terceiriza os serviços de manutenção de edifícios das duas mulheres, orientou que elas ficassem em casa. Embora tivessem receio que os dias sem trabalhar fossem descontados, a paralisação do transporte foi um alívio para as duas trabalhadoras. Elas queriam a oportunidade de ficar em casa. “A gente sabe que se não fosse o ônibus parar não teria isolamento. O trabalhador não ia parar”, relatou Camila, que há dias acompanhava preocupada as notícias sobre o aumento dos casos da Covid-19 pelo país.

Os noticiários davam destaque para os supermercados lotados. No trajeto do trabalho até o terminal de ônibus, Camila e Teresa haviam passado por uma fila de carros em volta de um supermercado. Para elas, não havia a possibilidade de fazer uma nova compra de alimentos no meio do mês. “Mas quem vai? O trabalhador já foi no começo do mês. Já gastou o ticket. Porque a gente iria de novo?”, disse Camila, para Teresa, que respondeu: “Ah, eles passam o cartão”. Camila rebateu a resposta da vizinha: “Ah, eles, eu não passo porque não tenho”. (Anjos e Medeiros, 2020)

De início Camila e Teresa falavam mais perante as minhas perguntas. No decorrer da conversa percebi que Renata, a moradora do Monte Serrat e vizinha das mulheres com quem eu conversava naquele dia, vivia uma situação diferente da delas. Ela é trabalhadora dos serviços gerais de um hospital localizado no centro de Florianópolis. Seu serviço era essencial para a manutenção da instituição de saúde. Por isso, com os seus 55 anos de idade, Renata sabia que diferente das colegas de comunidade iria ter que trabalhar no dia seguinte. E em um hospital.

Sabendo que aquele seria o último dia de funcionamento do transporte coletivo, Renata, planejava ir a pé para o serviço nos próximos dias. Isso significava descer o morro da comunidade e caminhar pelo menos 20 minutos até o seu local de trabalho. Reproduzindo parte de um caminho que muitas(os) trabalhadoras(es) sem ônibus no morro fizeram até 1993, quando foi inaugurada a linha Monte Serrat.

Somente dois dias após a suspensão da circulação dos ônibus que a prefeitura de Florianópolis anunciou a implementação de um serviço de transporte para atender as(os) trabalhadoras(es) de serviços essenciais, como as(os) trabalhadoras(es) da saúde e os da Autarquia de Melhoramentos da Capital (COMCAP)³³. Foram criadas 14 linhas de ônibus, com três horários por dia. Seis dessas linhas tinham ponto de embarque e desembarque no Centro de Saúde do Monte Serrat, localizado na comunidade onde Renata reside.

As preocupações dessas mulheres com um possível desconto dos salários pelos dias não trabalhados, a gestão das rotinas familiares, o deslocamento de casa para o trabalho para as(os) funcionárias(os) de serviços essenciais foram acionadas por uma gestão desigual da pandemia de coronavírus. Que desconsiderou a diversidade das formas de se experienciar os territórios.

Camila, Teresa e Renata me informaram a partir de suas experiências que era necessário pesquisar na pandemia. Mesmo que dentro de casa. Para testemunhar como se dariam as formas de gestão da crise sanitária. Acompanhar quais medidas sanitárias seriam tomadas ao longo do tempo e como essas medidas iriam atingir as diferentes formas de se viver a cidade. Apesar de não ter continuado conversas com essas mulheres, para compreender os desdobramentos de suas vidas, procurei o diálogo com outras interlocutoras, por meio de ligações telefônicas, como descrevo no próximo subcapítulo.

Regulações locais e cidadania vertical

³³A COMCAP é uma autarquia, que realiza os trabalhos de limpeza pública e coleta de resíduos sólidos na cidade.

Ainda na semana que iniciou em 16 de março, procurei realizar alguns diálogos no bairro³⁴ em que morava. Em um fim de tarde, conversei com Carlos, 62 anos, um vendedor de ovos, que costuma passar duas vezes por semana nas ruas com o “carro do ovo”. Era o segundo dia da paralisação dos serviços de transporte público, e fazia três que o governo estadual havia declarado situação de emergência e proibido o funcionamento de diversos serviços privados e públicos não essenciais³⁵.

Carlos vestia luvas cirúrgicas nas mãos e uma máscara no rosto. Enquanto eu me aproximava pediu com gestos que eu me posicionasse na janela do banco de passageiro, a fim de ficarmos em distanciamento. Nesta conversa, ele relatou o aumento das vendas de bandejas de ovos naqueles dias. Nas semanas anteriores ele costumava vender de 10 a 14 bandejas com 30 ovos a cada dia de venda. Naquela tarde ele já havia vendido 20 bandejas de ovos. “O povo está estocando ovo. Antes compravam uma só bandeja, hoje já tem gente comprando três de uma vez só”, contou Carlos.

Também conversei com dois proprietários de mercados localizados no bairro. O primeiro mercado que entrei estava sem movimento de pessoas. O comerciante disse que os dias haviam sido assim, sem muitas vendas. Ele percebia e desaprovava que as pessoas preferissem ir aos supermercados, do que nos mercadinhos de bairro.

O mercado possuía umas quatro prateleiras preenchidas com alimentos básicos como arroz, feijão, macarrão mas também alguns enlatados. Além de itens de higiene básica. O dono do mercado estava preocupado com a possibilidade da vigilância sanitária fechar o seu estabelecimento. Ele afirmou que isso poderia acontecer, pois não contava com uma estrutura de “ventilação e ar condicionado”. Apesar desta preocupação, nenhum decreto havia descrito os parâmetros estruturais de mercados e supermercados. Estava decretado, até então, que os estabelecimentos disponibilizassem álcool em gel para os clientes e mantivessem as superfícies limpas. Semanas depois, teve início a medição de temperatura na entrada de mercados.

Com álcool e pano, ele começou a mostrar como fazia a limpeza após um atendimento. Passou o pano embebido de álcool em gel por toda estante de metal que separava ele da sua clientela. Apesar do pouco movimento no mercado, um item estava esgotado no

³⁴Até junho de 2020 morei no bairro Capoeiras, localizado na parte continental de Florianópolis.

³⁵O decreto estadual nº 515 de 17 de março de 2020, definiu como serviços privados não essenciais às atividades comerciais presenciais em geral, salvo o comércio de alimentos, como supermercados, mercados e outros. As atividades seguintes foram caracterizadas como serviços essenciais: tratamento e abastecimento de água, geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, gás e combustíveis, assistência médica e hospitalar, distribuição e comercialização de medicamentos e gêneros alimentícios, tais como farmácias, supermercados e mercados, funerários, captação e tratamento de esgoto e lixo, telecomunicações, processamento de dados ligados a serviços essenciais e segurança privada.

estabelecimento: o álcool 70%. Durante esta conversa não usamos máscara.

No outro mercado, que também era um bar, umas quatro pessoas sentadas em duas mesas distanciadas, dividiam duas garrafas de cerveja. Estavam na entrada do mercado. Havia poucos itens alimentícios no local. O comerciante relatou que não aguentava mais falar daquele vírus. Pois só se falava daquilo no bar. Perguntei se havia álcool para vender, ele me falou que sim, porém somente o produto na concentração de 46%³⁶.

Em outro dia conversei com uma entregadora de alimentos por aplicativo que estava atendendo uma vizinha. Talita, 23 anos, havia chegado em Florianópolis em janeiro de 2020. Era natural de Goiás. E estava trabalhando com entregas, por motocicleta, desde então. Ela contou que dividia apartamento com um amigo, e não via a possibilidade de parar de trabalhar. “Eu só tô trabalhando porque preciso mesmo”, disse Talita. Assim como eu, a entregadora não utilizava nenhum tipo de equipamento de proteção individual. Em contrapartida a mulher não retirou o capacete durante toda conversa e atendimento. Estávamos a pelo menos três metros de distância uma da outra.

Investi nestas breves conversas em torno das experiências em pandemia, para poder continuar em pesquisa, mesmo nos arredores de minha casa. Comecei a buscar na minha rede de contatos possíveis interlocutores que me proporcionassem acompanhar o que acontecia em outros bairros de forma remota. Me chamou atenção quando algumas pessoas começaram a compartilhar nas redes sociais uma campanha organizada por mulheres do bairro Monte Cristo. O movimento pedia a doação de alimentos e dinheiro para que pudesse distribuir cestas básicas as(os) trabalhadoras(es) informais do bairro, que estavam sem acesso ao ônibus e sem a possibilidade de atuarem em serviços informais e por isso sem renda. Até então o auxílio emergencial não havia sido aprovado. Ainda se discutia os valores da implementação de uma política de transferência de renda.

Ainda naquele último dia da circulação dos ônibus (18 de março), o ministro da economia, Paulo Guedes, anunciava um voucher no valor de R\$200 como política de transferência de renda básica para trabalhadores informais. O anúncio iniciou uma disputa, quanto ao valor da renda emergencial, entre o poder executivo, a Câmara dos Deputados e mais de 163 iniciativas que estavam organizadas em torno de uma campanha pela implementação de uma renda básica de emergência. Disputa que culminou na publicação da lei do auxílio emergencial, em Diário Oficial, no dia 2 de abril e que estipulou o valor de R\$ 600 para a política. Nesses 14 dias de negociação entre os poderes e

³⁶Esta porcentagem indica a proporção da mistura entre água e álcool no produto. Ou seja, o álcool em 46% possui 46% de álcool puro e 54% de água. Organizações, fundações e órgãos nacionais e internacionais da área da saúde recomendam o uso de álcool na concentração de 70% para a higienização das mãos e superfícies na pandemia de coronavírus.

organizações da sociedade civil, em Florianópolis, os movimentos sociais e grupos comunitários se organizavam em torno da distribuição de alimentos para as famílias de trabalhadores informais de morros, favelas e ocupações impactadas com as medidas de isolamento social, como a paralisação do transporte público que se estendeu até 17 de junho (Anjos e Medeiros, 2020).

O bairro em que eu morava era muito próximo ao Monte Cristo, assim como a escola onde aquele movimento de mulheres pedia que fossem deixados os alimentos para doação. De bicicleta fui até à escola, porém não encontrei ninguém por lá. Então enviei uma mensagem para uma colega que estava compartilhando aquela campanha nas redes. Perguntei se ela conhecia algumas das mulheres que estavam organizando o movimento, e ela enviou para mim o contato de Bianca.

Bianca é uma jovem negra de 20 anos, estudante universitária, que mora com a mãe em um condomínio habitacional no Monte Cristo. Ela faz parte do projeto Revolução dos Baldinhos, um movimento comunitário que junto às(aos) moradoras(es) do Monte Cristo, faz a coleta de resíduos orgânicos produzidos na comunidade a fim de cultivar hortas e plantações na localidade.

De acordo com o IBGE, o bairro Monte Cristo possui, proporcionalmente ao número de habitantes na localidade, a maior população autodeclarada negra da cidade. Nogueira (2018), descreve que a média salarial do bairro é de 921, 27 reais mensais, sendo 1.445,20 reais abaixo da média do município. Ainda segundo a pesquisadora, se considerarmos a especificidade racial a média salarial cai para 905,61 para pretos e pretas moradoras(es) do bairro. O Monte Cristo surgiu a partir de uma ocupação realizada na década de 90 em Florianópolis, em terrenos baldios da Cohab nas margens da BR-282. Cerca de 100 famílias ocuparam os terrenos na madrugada de 28 para 29 de julho de 1990, formando assim a comunidade Novo Horizonte.

Na madrugada fria de 28 para 29 de julho de 1990, um grupo organizado de sem-teto adentrava um terreno pertencente à COHAB, na área conhecida como Pasto do Gado. Em uma ação coordenada do movimento, os sem-teto chegaram juntos, e rapidamente limparam o terreno, demarcaram os lotes e ergueram barracas de lona. O movimento era formado por moradores empobrecidos da cidade que não conseguiam pagar seus aluguéis, migrantes que chegavam em busca de oportunidades (a maioria do Oeste do estado e do Planalto Serrano), desabrigados das enchentes do Vale do Itajaí (Abreu e Canella, 2020).

Entrei em contato, por telefone, com a Bianca somente no final de abril de 2020, quando propus a publicação de um texto no portal Folha da Cidade sobre a campanha de arrecadação de alimentos e o acesso da população do bairro Monte Cristo aos benefícios anunciados pelo poder federal e municipal. Também me apresentei como pesquisadora, pois mesmo que ainda

não tivesse um novo projeto de pesquisa fechado, eu tateava a possibilidade de pesquisar as experiências de pandemia junto às populações das comunidades periféricas.

Naquela semana de abril, Bianca me contou que havia ficado doente na semana anterior. Sentia dor de garganta, febre, dores no corpo e dificuldade para respirar. Sintomas que indicavam uma possível infecção causada pela Covid-19. Bianca procurou o posto de saúde do bairro. Que aparentemente parecia estar fechado. Mesas e cadeiras formavam uma barricada em volta do prédio para não permitir um acesso direto ao posto. Após se identificar a uma funcionária que estava localizada na porta da unidade de saúde, Bianca foi atendida por uma médica na rua, relatou os sintomas e a data que tinham iniciado. Voltou para casa com a informação de que estava registrada como caso suspeito de coronavírus. A estudante estava preocupada com as pessoas que tinha tido contato nos últimos dias na distribuição de cestas, e com sua mãe. Como me disse Bianca:

Nossa, esses dias não foram nada tranquilos. Quando a agente de saúde me notificou, fiquei preocupada em infectar a minha mãe. Chegando em casa fiquei me sentindo muito culpada porque tive contato no fim de semana com famílias para doação de cestas. Tudo fica mais intenso com essa preocupação. Fiquei me perguntando: se eu tô com coronavírus como vai ser? Eu não tenho estrutura financeira nenhuma. Dependo 100% por cento do SUS. Eu poderia ocupar mais um leito. Tudo isso passou pela minha cabeça. Se pudesse ter feito o teste no posto talvez não teria passado por isso. A gente deveria ter pelo menos um posto aqui da região para que a gente pudesse fazer esse teste. A gente fica nesse embate, o bairro com a prefeitura. A gente sabe que sempre foi assim, o descaso com o Monte Cristo. Então era o que a gente esperava (Diário de Campo, abril de 2020).

Em março de 2020 a prefeitura municipal havia implementado o programa Alô Saúde Floripa³⁷. Um tipo de atendimento “pré-clínico” realizado via telefone. Através dos meios de comunicação privados, das redes sociais do governo municipal e até mensagens de textos enviadas para os celulares das(os) moradoras(os), a prefeitura impulsionou a utilização do programa Alô Saúde como porta de entrada para o atendimento de pessoas com sintomas da doença viral. De acordo com o governo municipal, a empresa que terceiriza o trabalho de profissionais da saúde no atendimento do programa Alô Saúde tinha a responsabilidade de encaminhar as informações das pessoas com suspeita da doença para a vigilância epidemiológica do município, que por sua vez iria agendar a testagem para Covid-19.

Fluxo da testagem: A Prefeitura de Florianópolis, por meio da Secretaria de Saúde, esclarece que só serão testadas pessoas com suspeita do novo

³⁷Nota da prefeitura de Florianópolis sobre o lançamento do programa Alô Saúde. Acesso em 9 fev de 2021. <<http://www.pmf.sc.gov.br/noticias/index.php?pagina=notpagina¬i=22105>>

coronavírus, após avaliação clínica. Caso a pessoa tenha qualquer sintoma do novo coronavírus, a recomendação é ligar para o Alô Saúde Floripa no 0800-333-3233. A central é onde os casos suspeitos são encaminhados após avaliação para a determinação de realização de exame, que é realizado pela Vigilância Epidemiológica e Equipes de Saúde da Família (Nota de anúncio da Prefeitura sobre o início da testagem de Covid-19 publicada em 14 de abril de 2020³⁸).

No mês de abril, quando Bianca apresentou os sintomas da doença, a prefeitura havia comprado 35 mil testes, 10 mil de RT-PCR e 25 mil testes rápidos, com recursos do próprio município. As testagens em um número maior da população tiveram início em 15 de abril de 2020. No anúncio, o modelo de testagem foi comparado, pelo governo municipal, com o realizado na Coréia do Sul, que chegou a testar 700 pessoas por dia. Neste primeiro dia foram testadas cerca de 400 pessoas em Florianópolis.

Para a testagem da Covid-19 foi organizado pela prefeitura um sistema de testes por meio de *drive-thru*³⁹, no Terminal Integrado da Trindade (TITRI), com acesso apenas por carro. Sem a possibilidade de ir de carro até o local da testagem, Bianca foi orientada a esperar em casa. A distância entre o bairro Monte Cristo, localizado no continente, e o ponto de testagem, localizado na ilha, é de 10 km se o deslocamento for feito a pé e 14 km de carro.

No final da mesma semana, Bianca recebeu agentes de saúde em casa, que realizaram um teste RT-PCR nela. A estudante recebeu o resultado do teste na semana seguinte, que apontou negativo para a infecção da doença.

A partir desta experiência de Bianca, é preciso destacar que apesar do trabalho de divulgação da prefeitura para popularizar o uso do programa Alô Saúde, Bianca fez a escolha de buscar apoio no posto de saúde do seu bairro, onde costumava ser atendida. Contudo, os desdobramentos da escolha de Bianca, mostram que os centros de saúde atuaram como coadjuvantes na principal estratégia de atendimento e testagem do coronavírus na cidade. Entretanto, entendo que houve uma subutilização dos equipamentos de saúde pública durante a pandemia, ao mesmo tempo em que ocorreu a implementação de uma modalidade de atendimento em saúde mediada por tecnologias. De acordo com a prefeitura, o objetivo era não fazer as pessoas saírem de casa e aglomerarem nesses locais.

Durante os primeiros meses da pandemia de coronavírus o sistema de assistência social municipal também foi subutilizado. Com as portas fechadas e atendimento apenas por *e-mail* e

³⁸Nota da prefeitura de Florianópolis sobre o início da testagem para Covid-19. Acesso em 9 fev de 2021. <<http://www.pmf.sc.gov.br/mobile/index.php?pagina=notpagina¬i=22240>>.

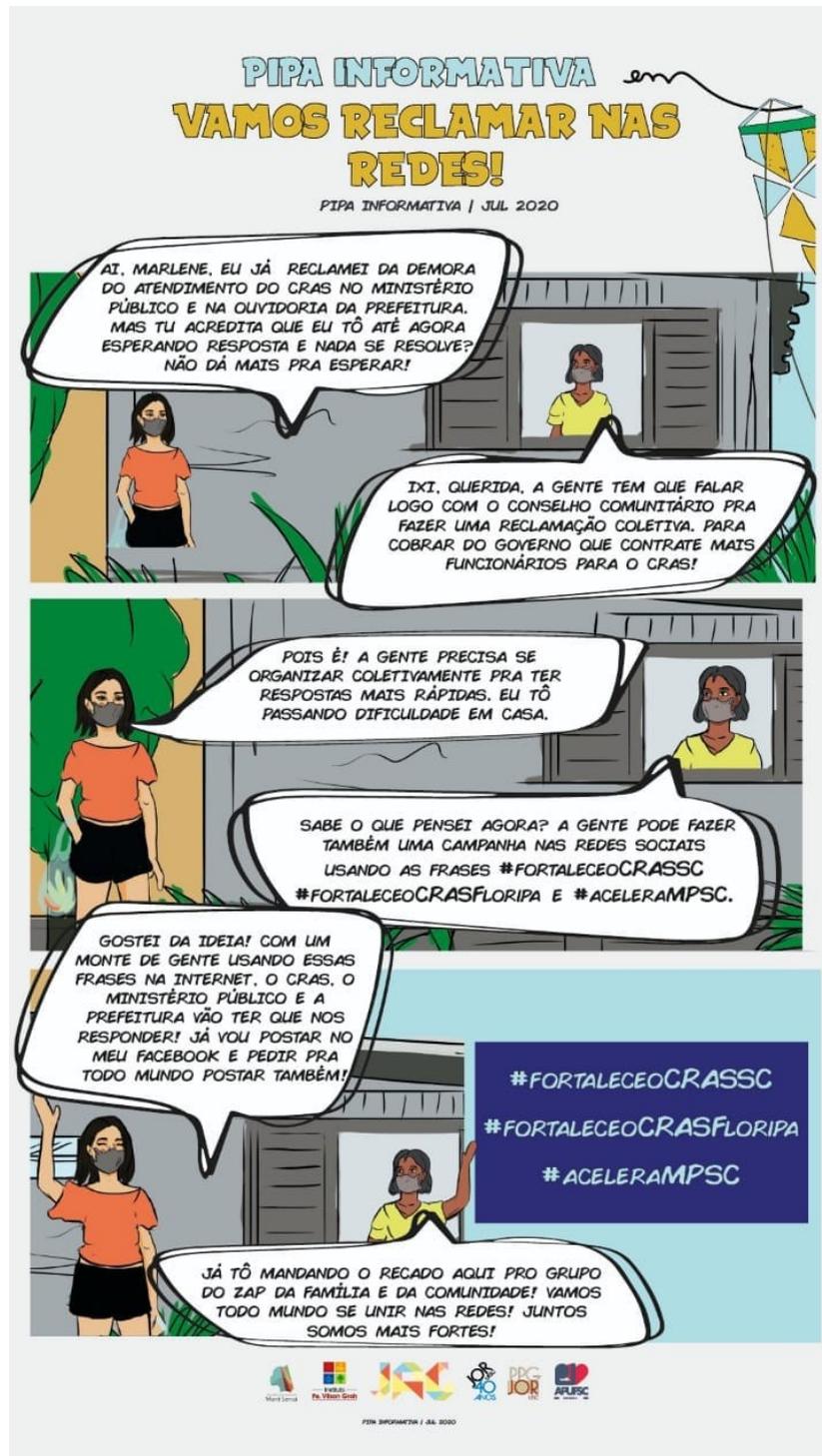
³⁹ O sistema *drive-thru* também foi utilizado na primeira fase da campanha de vacinação contra a gripe em Florianópolis entre os dias 30 de março e primeiro de abril de 2020.

Facebook, a distribuição de alimentos às famílias vulneráveis, antes feita pelos Centros de Referência de Assistência Social (CRAS) começou a ser realizada pela Somar ⁴⁰Floripa. Criada em 2017 pela atual gestão municipal, a organização é coordenada pela esposa do prefeito de Florianópolis, Cintia de Queiroz Loureiro, e visa formar uma rede de voluntárias(os) para trabalhar em Organizações da Sociedade Civil. Na pandemia estas(es) voluntárias(os) foram acionadas(os) para o trabalho de separação e distribuição de alimentos doados por grandes empresas.

Por conta das constantes reclamações da população do Monte Serrat ao Conselho Comunitário local, quanto a falta de respostas do CRAS. O Conselho junto com o curso de jornalismo da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), realizou uma campanha informativa nas redes sociais para denunciar o atendimento precário do CRAS em Florianópolis.

⁴⁰A Fundação Municipal Somar Floripa é uma instituição de direito público, com autonomia administrativa e financeira, vinculada à prefeitura. A Fundação tem entre seus objetivos: fomentar a cultura do trabalho voluntário organizado e de iniciativas sociais de impacto, capacitar os prestadores de serviço social e promover diretamente as ações, programas, serviços e benefícios para a promoção da assistência e desenvolvimento social que lhes forem delegadas, bem como das políticas públicas em defesa da mulher, da igualdade racial e das pessoas com deficiência junta às coordenadorias do município responsáveis por cada causa social.

Imagem 2: Figura publicada nas redes sociais do Conselho Comunitário do Monte Serrat em 22 de julho.



Fonte: Conselho Comunitário Monte Serrat.

Como já exposto neste capítulo, com a pandemia de coronavírus as práticas coletivas de mobilidade foram suspensas em Santa Catarina. Semanas depois, o governo municipal decidiu adotar um modelo de testagem da Covid-19 e vacinação da gripe que prioriza as capacidades particulares de mobilidade na cidade. Restringindo assim o acesso da população sem veículos particulares, por um período de tempo, a estes serviços.

Como já narrado neste texto, Bianca não teve acesso a testagem logo que notificada como caso suspeito. Sem ter como acessar de carro o local onde a prefeitura realizava os testes para a Covid-19, Bianca precisou esperar em casa pelo atendimento. Neste sentido, fica evidente que o acesso ao teste de Covid-19 em Florianópolis foi atrelado, nas duas primeiras semanas de testagem, à posse de um meio privado de deslocamento. Fazendo com que a imobilidade de algumas(alguns) e a mobilidade de outras(os) selecionassem os que iriam ser testados primeiro na cidade. Visto as dificuldades das prefeituras em adquirir testes, esta dinâmica de testagem em Florianópolis se mostrou extremamente desigual.

A experiência de Bianca questiona o protocolo de atendimento e testagem estabelecido pelo governo municipal aos casos suspeitos da Covid-19. Uma política de atendimento que corrobora com a ideia da existência de um sujeito universal que circula pela cidade com uma condição material também universal, em contraponto à existência de diferentes formas de experiências de mobilidade pela cidade (Zunino, 2018). Como bem descreve Zunino (2018), o uso do automóvel, como um meio particular de mobilidade caracteriza uma forma de privatização do espaço público. Ao mesmo tempo que corrobora com as formas de fragmentação social e espacial nas cidades.

As dificuldades nos acessos a atendimentos de saúde pública podem ser pensadas também a partir das experiências de mulheres e suas(seus) filhas(os) em busca de tratamentos oferecidos pelo Sistema Único de Saúde (SUS) na epidemia de Zika vírus. Ao pesquisar as mobilidades de famílias a caminho dos locais de atendimento terapêutico para crianças com Síndrome Congênita do Zika decorrente da transmissão do vírus, Scott *et al* (2018, 2020) encontram nos relatos e nos modos que essas mães acessam os serviços, o impacto das longas horas de deslocamento nos cotidianos destas famílias, que muitas vezes escolhem sair de seus bairros para morar em regiões mais próximas dos locais de tratamento.

A pandemia de coronavírus e a epidemia do Zika vírus foram eventos que impulsionaram a formulação de medidas urgentes pelos governos, e também, a criação de políticas públicas. As vivências em torno das mobilidades descritas nesta dissertação apontam para uma desconexão entre a implementação destas medidas e as formas de acesso a elas. Das (2020) pontua a necessidade dos modelos epidemiológicos incorporarem as diferentes

vivências cotidianas das populações nas cidades. E alerta para a não eficácia desses modelos quando aplicados de forma homogênea sobre as populações.

Uma questão trazida à tona por esta pandemia é que as experiências de governança variam enormemente entre diferentes regiões do mundo — na verdade, que as mesmas políticas, como os lockdowns, se desenrolam de modo distinto para as classes médias e para os pobres (Das, 2020, p 2).

A subutilização dos equipamentos públicos para a promoção de um voluntariado e para a terceirização dos atendimentos de saúde, promoveu em Florianópolis acessos desiguais aos serviços, medidas e protocolos gerenciados pelo governo municipal. Considerando que as características dos acessos aos direitos, vão constituir noções sobre cidadania, resgato aqui duas destas formulações. Caldeira (2000) analisa que a cidadania brasileira é disjuntiva porque, embora o país opere em uma democracia política, os aspectos civis da cidadania são continuamente violados (Caldeira, 2000, p. 343).

De acordo com a antropóloga, elementos como cidadania, estado de direito, direitos civis e democracia eleitoral são vividos no Brasil em simultaneidade com violações aos direitos humanos, abusos de poder e sem a proteção dos direitos civis. A autora pontua também que são os “corpos dominados”, “incircunscritos” ou seja, sem limitação para a intervenção do poder estatal, que vão ser continuamente violados e marcados pelo desrespeito aos direitos civis. São esses corpos o de mulheres, negras e negros e pobres.

Já Campos (2020) formula a categoria de “cidadania vertical”, ou seja, uma cidadania hierarquizada, para poucos. Neste sentido, a noção sobre cidadania é fundada a partir da ideia de que os direitos são alcançados apenas para uma parcela da população.

Em termos sucintos, podemos dizer que a cidadania é vertical no Brasil porque ela, desde sempre, é uma cidadania fundamentalmente hierarquizada: os grupos privilegiados, que constituem uma pequena parcela da população, possuem a maioria dos recursos sociais, jurídicos, econômicos e simbólicos para exercer a diferenciação e reproduzir a desigualdade no espaço público e no espaço privado; por outro lado, a maioria da população – as classes menos privilegiadas que compõem fundamentalmente o mercado de trabalho dos serviços domésticos, trabalhadores da indústria de bens e serviços, trabalhadores do mercado informal e os profissionais da saúde que atuam na ponta das redes de assistência em saúde e social – não detém os mesmos recursos sociais, jurídicos e econômicos para exercer os direitos no espaço público e privado, ou seja, para ser e exercer uma cidadania horizontal (Artigo de Marcelo Campos publicado em 17 de abril de 2020 na Revista Le Monde Diplomatique Brasil).

Assim sendo, entendo que os protocolos, medidas e tomadas de decisões da prefeitura de Florianópolis proporcionaram experiências distintas sobre a eficiência do estado quanto ao

combate ao coronavírus. A parcela da população com posse de meio privado de deslocamento e recursos como internet e dispositivos móveis pôde acessar os serviços oferecidos pelo governo municipal. Atestando assim o funcionamento das políticas de enfrentamento à doença já na primeira segunda quinzena de março e primeira de abril. Mas a população com recursos econômicos precários ficou aquém das políticas, à espera da atualização destas ações em seus territórios.

Os sistemas adotados em torno das testagens e vacinação chamaram minha atenção logo que implementados. Participei de forma virtual da coletiva de imprensa da prefeitura de Florianópolis realizada em 15 de abril que anunciou as formas de testagem. Perguntei ao prefeito Gean Loureiro (DEM) se, diante do lançamento de um sistema de testagem da Covid-19 acessado a partir de um veículo particular, haveria medidas pensadas para as populações dos territórios com índices socioeconômicos abaixo da média da capital do estado.

O prefeito respondeu primeiro que nos próximos dias os testes estariam disponíveis nos Centros de Saúde. E complementou a resposta dizendo que era preciso uma abordagem diferente para atender a estes territórios, pois era mais difícil adentrar em comunidades como o Monte Serrat e o Monte Cristo. Para ele era preciso uma mediação, entre a prefeitura e as comunidades. Esta mediação seria feita a partir de lideranças das comunidades.

Enquanto a prefeitura afirmava a necessidade da abertura de diálogos com lideranças comunitárias, e eram debatidos os valores do auxílio emergencial no Congresso Nacional, Bianca, e suas companheiras de movimento se organizaram rapidamente em torno daquilo que a população do Monte Cristo iria precisar naqueles dias. Não é por acaso a capacidade de articulação das(os) moradoras(es) das comunidades periféricas da cidade, as formas encontradas para garantir alguns direitos básicos são feitas cotidianamente em comunidades como o Monte Cristo e o Monte Serrat. Ou seja, também são essas práticas e estratégias das margens do estado (Poole e Das, 2008) que constituem as noções e experiências de cidadania no Brasil.

CAPÍTULO 3

Os 30 dias sem mortes em Florianópolis

Entre os dias 4 de maio e 3 de junho de 2020, Florianópolis não registrou mortes por coronavírus. A marca inédita entre as capitais brasileiras foi noticiada nos portais de notícias dos âmbitos local e nacional. Folha de São Paulo, Revista Exame Online, G1 Santa Catarina, Estadão e Gazeta do Povo publicaram a notícia. O Jornal Nacional⁴¹ também destacou o período sem mortes na capital de Santa Catarina. Os conteúdos das matérias jornalísticas falaram sobre as medidas que a prefeitura havia estipulado desde março de 2020, apontando para uma causalidade entre as ações implementadas pelo governo municipal e a nula taxa de mortalidade naquele período.

Uma das minhas atividades diárias entre abril e agosto de 2020 foi acompanhar as postagens de uma lista de transmissão⁴² do Whatsapp administrada pelos assessores de comunicação de Florianópolis. A lista tem como destino jornalistas dos mais diversos veículos de comunicação, e é o canal utilizado para a prefeitura divulgar suas ações cotidianas por meio de notas⁴³ diretamente para profissionais que trabalham nas redações do estado e do país. A lista foi criada em 2017 no aplicativo de mensagens Whatsapp, mas meu contato foi adicionado em março de 2020. Nestes primeiros meses do estado de emergência em saúde pública, todos os dias foram enviadas notas de divulgação das ações da prefeitura pela assessoria.

Uma das funções das assessorias de imprensa é "emplacar" pautas nos meios de comunicação. Emplacar significa conseguir pautar determinado jornal, portal de notícias ou programa de televisão com um acontecimento ou tema que dê visibilidade à empresa ou órgão governamental a qual a assessoria de imprensa presta serviços. Quando uma pauta⁴⁴ emplaca, o(a) jornalista do meio de comunicação, que vai publicar sobre o tema, procura ampliar a nota enviada pela assessoria, entrevistando as fontes e checando os dados que foram publicizados.

⁴¹Edição do Jornal Nacional do dia 3 de junho de 2020. Acesso em 23 fev 2020. <<https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2020/06/03/florianopolis-completa-um-mes-sem-registrar-mortes-pela-covid-19.ghtml>>.

⁴²De acordo com o blog TechTudo a lista de transmissão é um recurso de compartilhamento de mensagens – como texto, áudio, foto e vídeo – para dois ou mais contatos de uma vez só no WhatsApp. Utilizando uma lista de transmissão, a assessoria de imprensa da prefeitura consegue enviar um mesmo conteúdo para diversas pessoas de forma simultânea. A lista de transmissão não caracteriza um grupo, e desta forma os contatos de uma lista não interagem entre si, somente recebem conteúdos do contato que administra a lista.

⁴³A nota é um tipo de texto jornalístico que pretende trazer informações básicas sobre um acontecimento. Este é um texto curto que geralmente não traz falas dos envolvidos no acontecimento.

⁴⁴ De acordo com Pereira (1998), a pauta é o ponto de partida para a execução das matérias jornalísticas. Ela funciona como uma sugestão a ser seguida, uma direção para a apuração de mais informações.

As diferentes gestões da pandemia nos estados e municípios brasileiros foram acompanhadas quase que em tempo real nos noticiários e até por organizações⁴⁵ de defesa de transparência de dados, por exemplo. Dessa forma, entendo que conseguir emplacar nos meios de comunicação conteúdos positivos sobre os efeitos das medidas de enfrentamento à pandemia, era uma tarefa desafiadora para as(os) assessoras(es) de imprensa de prefeituras e estados, que se alcançada poderia ter a capacidade de produzir a imagem de uma gestão eficaz da crise sanitária. Entendo que a prefeitura florianopolitana viu nos dados de mortalidade da doença viral uma oportunidade de emplacar nos veículos de imprensa seu exemplo de gestão da pandemia.

Cito abaixo três notas da assessoria de imprensa de Florianópolis, que reforçaram a gestão eficiente da prefeitura, por meio dos dados decrescentes de morte e contaminação de pessoas na cidade. Destaco que as notas também procuraram relacionar os dados epidemiológicos da capital com as outras cidades e capitais brasileiras. Essas notas foram enviadas em três momentos diferentes. O primeiro envio ocorreu quando a cidade não registrou mortes por 10 dias, o segundo quando foram completados 15 dias sem mortes e o terceiro no 25º dia sem mortes por coronavírus.

[14/05/2020 21:30:36] +55 48 XXXX-XXXX: *Em três semanas, Florianópolis tem queda de 42% no número de infectados por Coronavírus* A cidade de Florianópolis tem, nesta quinta-feira (14), 65 pessoas infectadas pelo COVID-19 em acompanhamento. Esse número é 42% menor do que há três semanas, quando a cidade tinha 111 doentes por Coronavírus. No total, 490 moradores de Florianópolis já contraíram o vírus, sendo que 418 já estão curados e 7 mortos. “Seguimos com um crescimento de curados em maior velocidade em relação aos novos casos. Sinal de que a estratégia adotada na cidade vem dando certo, contrariando todos os cenários ruins vistos no Brasil”, disse o prefeito Gean Loureiro. A cidade de Florianópolis também é a Capital com a menor letalidade do país pela doença, com 1,4 óbitos por 100 contaminados.

[20/05/2020 11:38:46] +55 48 XXXX-XXXX: *MAIS FISCALIZAÇÃO: Feriادão em SP preocupa Prefeitura de Florianópolis* O prefeito de Florianópolis, Gean Loureiro, definiu um programa especial de fiscalização exclusivo para o período de 20 a 25 de maio, quando a cidade pode receber um número maior de turistas vindos de São Paulo. Isso porque a cidade paulista resolveu antecipar feriados e criar um grande feriadão para tentar aumentar o nível de isolamento e, com isso, frear o alto índice de contaminação pela COVID-19. (...)Florianópolis possui, atualmente, a menor letalidade por Coronavírus do Brasil em relação às capitais brasileiras. Além disso, a cidade vem conseguindo estabilizar o número de novos doentes. Nas últimas três semanas, houve queda neste número. Atualmente a cidade possui 603 pessoas que já foram confirmadas com COVID-19, sendo que 506 já se recuperaram, 90 ainda estão doentes (a grande maioria em isolamento domiciliar) e 7 morreram.

⁴⁵Destaco o trabalho de duas organizações: a Transparência Brasil e a Open Knowledge Brasil, que mensalmente produziram relatórios sobre o nível de transparência dos estados e capitais quanto a divulgação de dados sobre a Covid-19. Acesso em 24 de fev de 2021. <<https://transparenciainternacional.org.br/ranking>>, <<https://transparenciacovid19.ok.org.br>>.

[29/05/2020 09:56:04] Assessora Prefeitura Fpolis: *Florianópolis está há 25 dias sem mortes pelo novo coronavírus*. A Prefeitura de Florianópolis, por meio da Secretaria de Saúde, informa que desde o dia 04 de maio a capital não registrou mais nenhuma morte pelo novo coronavírus. O dado reflete as ações para combater a disseminação da doença determinadas pela Prefeitura. Com medidas mais restritas que o restante do Brasil, Florianópolis utilizou um novo serviço de atendimento, o Alô Saúde Floripa, cadastrou whatsapp de equipes de referência nos Centros de Saúde para atender a população remotamente e intensificou fiscalizações, multas, e outras situações da Vigilância em Saúde do Município.

É evidente que as notas acima procuram ressaltar uma gestão eficiente da pandemia, em contraposição às gestões da crise sanitária nas outras cidades brasileiras. Nas duas primeiras notas citadas, a prefeitura afirma que a capital catarinense possui a menor letalidade entre as capitais brasileiras. A terceira nota ressalta que a nula letalidade é reflexo das ações para o combate à doença.

Destaco a nota enviada no dia 20 de maio de 2020. Ela anuncia uma fiscalização quanto à circulação de pessoas da cidade de São Paulo na cidade de Florianópolis. Entre 20 e 25 de maio, uma “barreira sanitária” foi colocada na Beira-mar norte para interpelar viajantes em carros com placas de São Paulo. Foram abordados 151 carros. De acordo com a prefeitura, a Vigilância Sanitária fez a medição de temperatura das(os) passageiras(os), assim como solicitou o preenchimento de um formulário de restrição domiciliar, onde as pessoas precisaram se identificar com dados pessoais e assinar uma declaração de que não estavam sintomáticos e que iriam ficar 7 dias em restrição em domicílio. No Aeroporto Internacional de Florianópolis, já havia uma “barreira sanitária” para a verificação da temperatura de passageiras(os) desde o dia 21 de março. O terminal rodoviário da cidade continuava fechado, pois o transporte interestadual estava paralisado desde 18 de março.

Entendo que esta medida mostra que a prefeitura identificou naquele possível fluxo de pessoas vindas de São Paulo um momento de potencialização da propagação do vírus na cidade. Já a nota que anuncia esta medida procurou ressaltar a menor letalidade em Florianópolis, para justificar a importância de realizar a ação e também mostrar um certo distanciamento da situação epidemiológica da capital catarinense da vivenciada em São Paulo. As matérias jornalísticas publicadas entre 28 de maio e 8 de junho de 2020 repetem a mesma abordagem em uma relação entre Florianópolis e o país.

A primeira reportagem que destacou três semanas sem mortes na capital catarinense foi publicada em 28 de maio de 2020 no portal do jornal curitibano Gazeta do Povo⁴⁶. Com o intuito de mostrar como Florianópolis “chegou lá”, a reportagem procurou pontuar algumas medidas tomadas pela prefeitura. Na primeira frase do texto, a matéria reproduziu a comparação entre a capital do estado catarinense e todo o país: “Em meio a milhares de mortes Brasil afora causadas pela Covid-19, Florianópolis tem se destacado como exemplo positivo no controle de casos”, descreveu a jornalista que assina o texto.

De acordo com a reportagem, a cidade catarinense foi uma das primeiras a criar regras de distanciamento social. Nas seguintes linhas do texto, foram descritas as medidas tomadas pela prefeitura entre março e maio daquele ano. Foram citadas as seguintes medidas: a realização de testes em massa dos casos suspeitos e de seus contatos, o lançamento do serviço Alô Saúde, o contato remoto com equipes de saúde da família, o envio de mensagens de texto para avisar às(aos) moradoras(es) se havia pessoas infectadas a um raio de 200 metros de sua residência e a oferta de vagas de hotel para pessoas infectadas que não possuíam condições de fazer isolamento.

A paralisação do transporte público não foi citada como uma destas medidas que garantiram aquela situação epidemiológica na cidade. Mas sim como um serviço que precisava ser restabelecido, visto que o comércio da cidade já estava em funcionamento há mais de um mês. De acordo com a reportagem, mesmo com a paralisação do ônibus, as pessoas estavam saindo de casa já que o índice de isolamento social da capital estava caindo. A reportagem cita como fonte deste dado a empresa *inloco*⁴⁷.

Texto com as mesmas informações sobre as medidas sanitárias adotadas pelo governo municipal apresentou a reportagem publicada pelo portal G1 Santa Catarina⁴⁸, em 30 de maio de 2020. A matéria foi publicada no 26º dia sem registro de morte por coronavírus em Florianópolis. Assim como a reportagem do portal Gazeta do Povo, o texto do G1 Santa Catarina trouxe informações sobre a paralisação do transporte público, não colocando-a como parte dessas medidas importantes de isolamento social tomadas pela prefeitura. Diferente da Gazeta do Povo, a matéria do G1 conseguiu trazer dados mais apurados sobre um possível

⁴⁶Título da reportagem: “Três semanas sem mortes por Covid-19: como Florianópolis chegou lá”. Acesso em 23 fev 2021. <<https://www.gazetadopovo.com.br/republica/tres-semanas-sem-mortes-por-covid-19-como-florianopolis-chegou-la/>>.

⁴⁷A inloco produziu um Índice para acompanhar o isolamento social no Brasil. Entretanto, a empresa não fornece em seu site a metodologia de pesquisa da captação de dados. Acesso em 24 fev 2021. <<https://mapabrasileirodacovid.inloco.com.br/pt/>>.

⁴⁸Título da reportagem: “Florianópolis segue sem mortes por coronavírus há 25 dias”. Acesso em 24 fev 2021. <<https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2020/05/30/florianopolis-segue-sem-mortes-por-coronavirus-ha-25-dias.ghtml>>.

retorno dos ônibus. Segundo a matéria, a volta do transporte público estaria prevista para a metade de junho de 2020.

No dia 2 de junho de 2020, Florianópolis completou 29 dias sem mortes por coronavírus. Neste dia, o governo municipal publicou na lista de transmissão e nas redes sociais um vídeo do prefeito Gean Loureiro (DEM). No vídeo foi anunciada a volta do transporte público municipal para o dia 17 de junho.

“Graças a Deus estamos há 29 dias sem mortes e mantivemos o mesmo número de internados há um mês. E mantendo o cuidado e planejamento que sempre tivemos, já informo que não vamos liberar o transporte coletivo nesse momento, porque temos que organizar muito bem essa retomada. Como falei em algumas semanas, caso os números se mantivessem controlados, iríamos sim, iniciar essa discussão. E iniciamos. Em conjunto com a nossa equipe de saúde, construímos um plano para o reinício do transporte para daqui a 16 dias. Em 17 de junho. Nesse tempo, vamos organizar uma retomada segura e extremamente cuidadosa. Nada de improvisado”. (Vídeo publicado em lista de transmissão e redes sociais da prefeitura de Florianópolis em 2 de junho de 2020).

Foi a partir do dia 2 de junho que os portais Folha de São Paulo, NSC, Exame, UOL e ND+ publicaram⁴⁹ o marco de 30 dias sem mortes em Florianópolis. Nestas matérias procurou-se também apontar as medidas tomadas nos primeiros meses de pandemia, e informar o plano de retomada do transporte coletivo. No total, a cidade ficou 32 dias sem mortes por coronavírus. Em 6 de junho de 2020 ocorreu a morte de uma mulher de 75 anos, a 8ª morte por Covid-19 na cidade.

Uma vez que as reportagens publicadas sobre a queda de mortalidade por coronavírus em Florianópolis, compartilham uma mesma “angulação”⁵⁰, entendo que os veículos de mídias locais e nacionais compactuaram com a narrativa formulada pela prefeitura sobre os “30 dias sem mortes”. Esta angulação consistiu, primeiramente, em apontar uma causalidade entre as medidas restritivas tomadas pela prefeitura e o número nulo de óbitos, assim como mostrar o

⁴⁹As reportagens citadas foram podem ser acessadas nos seguintes links. Acesso em 24 fev 2021. <<https://www1.folha.uol.com.br/equilibrioesaude/2020/06/florianopolis-nao-tem-morte-por-covid-19-ha-quase-um-mes.shtml>>, <<https://www.nsctotal.com.br/noticias/florianopolis-completa-30-dias-sem-mortes-por-coronavirus-ouca>>, <<https://exame.com/brasil/florianopolis-completa-um-mes-sem-mortes-por-coronavirus/>>, <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2020/06/08/florianopolis-uma-cidade-que-ficou-32-dias-sem-mortes.htm>>, <<https://ndmais.com.br/saude/florianopolis-confirma-nova-morte-por-covid-19-apos-32-dias>>.

⁵⁰Angulação, ou ângulo, é escolha editorial, feita por jornalistas e editores, para o direcionamento de uma matéria jornalística. É por meio da angulação da matéria que se decide quais dados apurados merecem mais destaque no conteúdo que será publicado.

distanciamento⁵¹ entre as gestões federal e estadual da florianopolitana perante a pandemia. Por fim, a angulação elaborada pelo governo municipal construiu terreno para a flexibilização das medidas sanitárias, começando pela retomada do transporte coletivo, que até 17 de junho estava paralisado por três meses na cidade.

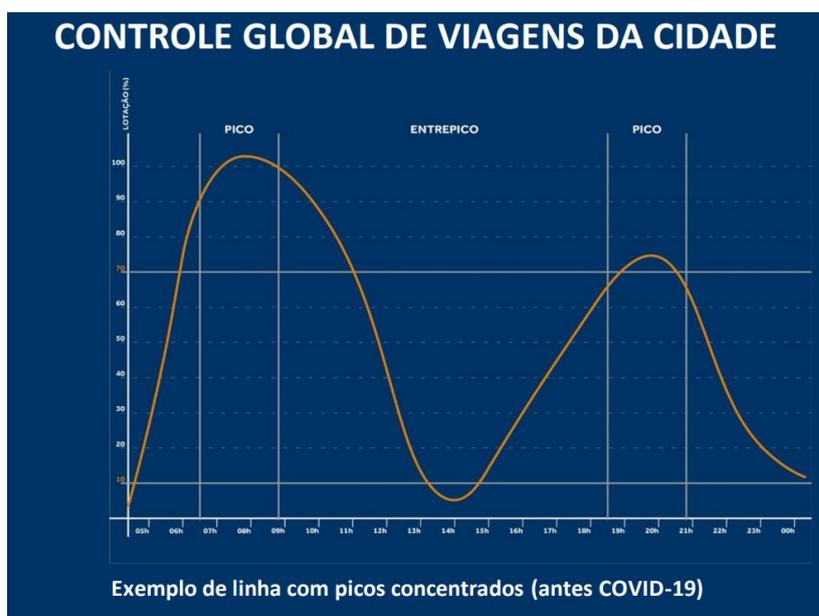
Neste sentido, foram utilizados dados epidemiológicos produzidos nos âmbitos municipal e nacional, para legitimar não só as ações até então tomadas pela prefeitura de Florianópolis, como também as ações futuras. Ou seja, o conhecimento estatal (Foucault, 2008) sobre a pandemia foi utilizado como uma estratégia de controle da narrativa sobre a propagação do vírus na cidade.

O plano de retomada do transporte

Após o anúncio da volta do serviço de transporte público para o dia 17 de junho de 2020, a prefeitura de Florianópolis divulgou na lista de transmissão um arquivo de 34 páginas intitulado: “Transporte Coletivo - Plano e ações de retomada”. Boa parte deste documento trouxe gráficos que mostravam a relação entre lotação e horários de circulação de ônibus. O gráfico abaixo, por exemplo, compõe a parte do Plano de retomada que buscou trazer dados sobre a situação de circulação de pessoas no transporte antes do cenário de pandemia. O gráfico mostra que entre as 6h30 e 9h da manhã e 18h30 e 21h da noite, ocorrem, no transporte coletivo, os horários de pico. Na parte da manhã a lotação de passageiras(os) nos ônibus, no horário de pico, fica entre 90% e 100%. Já na parte da tarde, a lotação vai a aproximadamente 75%.

⁵¹Diferente de Florianópolis, entre os dias 5 e 21 de maio, houve um aumento no número de mortes por Covid-19 no Brasil. Em 5 de maio o país contabilizava 394 mortes diárias, já em 20 de maio o número de óbitos chegou a 1188.

Gráfico 2: Relação entre horários de circulação de ônibus e a lotação de pessoas.

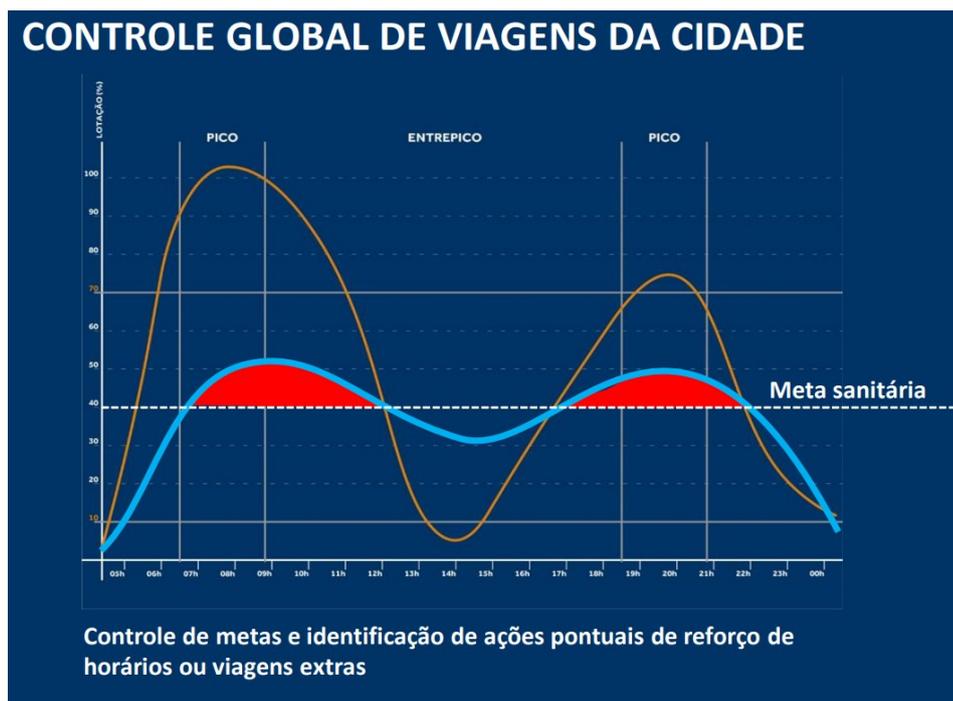


Fonte: Transporte Coletivo - Plano e ações de retomada (Prefeitura de Florianópolis).

O gráfico seguinte procurou simular a curva que representaria a relação entre lotação e horários, a partir da execução de novas medidas para a retomada do transporte. De acordo com o plano, uma nova distribuição de horários auxiliaria na redução da ocupação. Em parte, a proposta do plano consistia em aumentar o número de viagens entre os horários de pico. Para que ocorresse a redução da circulação de pessoas, era imprescindível, de acordo com o documento, que as medidas de paralisação das aulas presenciais nas instituições de ensino e o teletrabalho continuassem. Neste plano, a prefeitura também estabelece que a “meta sanitária”, para a lotação de pessoas por veículo, deveria ser de até 40%.

A partir da leitura dos gráficos produzidos pela prefeitura, entendo que a categoria “pico” corresponde a um número elevado de pessoas dentro de um veículo em determinados horários do dia. Em Florianópolis, um ônibus convencional tem capacidade de transportar até 75 pessoas (43 sentadas e 32 em pé). Desta forma, uma lotação de 100% consiste na ocupação de 75 pessoas, e uma lotação de 40%, corresponde a um total de 30 pessoas em um ônibus.

Gráfico 3: Gráfico simula a curva de circulação de pessoas no transporte coletivo em relação aos horários e estabelece a meta sanitária para a lotação dos ônibus em 40%.



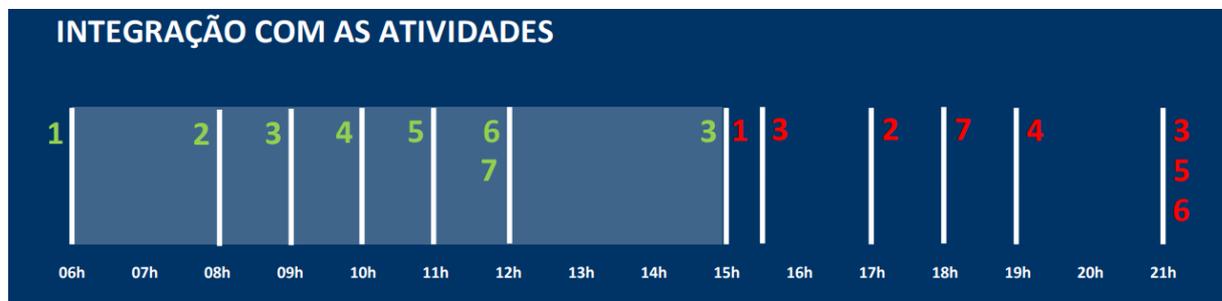
Fonte: Transporte Coletivo - Plano e ações de retomada (Prefeitura de Florianópolis).

Junto a estas medidas, também foi apresentada uma mudança nos horários de funcionamento de diversos serviços públicos e privados na cidade, a fim de distribuir entre os horários disponíveis o número de pessoas em transporte, e assim amenizar os picos das curvas visíveis nos gráficos anteriores. Para isso os serviços e atividades presenciais já em funcionamento⁵² na cidade foram divididos em oito grupos⁵³. As(os) trabalhadoras(es) que pertencem a cada grupo de atividades passaram a ter um horário diferenciado de entrada e saída em seus locais de trabalho. No gráfico a seguir cada grupo é representado por um número, que está posicionado junto ao seu horário de entrada e saída correspondente.

⁵²A reabertura do comércio em Florianópolis ocorreu em 20 de abril de 2020. <<https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2020/04/17/florianopolis-autoriza-reabertura-do-comercio-de-rua-e-hoteis-a-partir-da-proxima-semana.ghtml>> Acesso em 24 fev 2021.

⁵³Grupo 1: Fábrica e indústrias, transportadoras, distribuidoras e armazenamentos dos correios, água, esgoto, atividade de gestão de resíduos de contaminação, eletricidade, telefonia, internet e gás, agricultura, pesca e indústrias administrativas. Grupo 2: Serviços para residências e edifícios e atividades paisagísticas, construção civil e reformas, cabeleireiros, manicures, pedicures e outros serviços de cuidados com a beleza, comércio e reparação de veículos automotores e serviços domésticos. Grupo 3: Empresas de call centers. Grupo 4: Serviços de escritório, de apoio administrativo e outros serviços prestados a empresas, atividades científicas e técnicas, atividades financeiras de seguro e seguradoras e serviços relacionados, comércio varejista de artigos de vestuário, acessórios e bebidas, centros comerciais, empresas de tecnologia e coworking, agências de viagens, operadoras turísticas e serviços de reservas, e os serviços de ambulantes de alimentação. Grupo 5: Shopping Centers. Grupo 6: outras atividades de serviços, seleção e agenciamento e locação de mão de obra, artes, cultura, esporte e recreação, promoção de vendas, atividades imobiliárias e igrejas e templos religiosos. Grupo 7: Serviço público – Governo e Prefeitura. Grupo 8: (circulação livre) serviços essenciais, serviços de saúde, padarias e confeitarias, prestação de serviços gerais como limpeza, copa e recepção, lavanderias, supermercados, minimercados e lojas de conveniências, peixarias, albergues, pensões e hotéis, restaurantes, bares, cafeterias e lanchonetes, estacionamento, empresas de vigilância e segurança privada, condomínios e academias e assessorias esportivas.

Gráfico 4: Neste gráfico foram estabelecidos horários de entrada e saída de serviços e atividades econômicas organizados em grupos.



Fonte: Transporte Coletivo - Plano e ações de retomada (Prefeitura de Florianópolis).

A maioria das atividades comerciais faziam parte do grupo 4. Como é possível visualizar no gráfico acima, este grupo deveria iniciar suas atividades às 10h da manhã. Já o fechamento ficou previsto para às 19h.

Em agosto de 2020, passei a fazer trabalho de campo no Terminal Integrado do Centro (TICEN). O deslocamento de casa para o TICEN, foi feito por meio de uma bicicleta. Todo trajeto (ida e volta) somavam 19 km. Certa manhã, no final do mês de agosto, ao chegar no bicicletário público do centro de Florianópolis, perto das 10h, percebi que pessoas esperavam, em filas, nas portas de lojas dos mais diversos segmentos.

Tranquei a bicicleta, e entrei ainda mais nas ruas do centro para acompanhar a iminente abertura do comércio junto àquelas pessoas. Em toda a extensão da Rua Conselheiro Mafra iam se formando as filas. Entrei em uma delas. Um grupo de 19 pessoas esperavam a abertura de uma loja de aviamentos. Elas esperam ao som de uma propaganda do mais novo plano de saúde disponível na cidade. Isso porque, ao lado da loja de aviamentos ficava a sede daquele plano de saúde. Na frente da sede, uma imagem em tamanho real da apresentadora Ana Maria Braga feita de papelão estava posicionada ao lado de uma caixa de som, que repetia sem parar, na voz da apresentadora uma frase que começava desta forma: “Para ter saúde no Brasil precisa ter dinheiro. É triste mas é a realidade”.

Algumas pessoas da fila cumpriam o distanciamento de dois metros, outras não. No chão, não havia marcações para guiar os que esperavam a abertura do comércio. Perguntei à uma senhora que estava na minha frente na fila, como funcionava o atendimento naqueles dias. Ela me alertou que a manhã iria ser longa, pois só estava sendo permitida a entrada de “três em

três” na loja. Perguntei também como ela havia chegado ao Centro. Ela afirmou que havia pegado um ônibus.

Na mesma rua, porém no lado oposto, oito pessoas aguardavam a abertura da loja de embalagens. Um senhor esperava a abertura, todavia se mostrava impaciente. Comentou com a pessoa que o acompanhava: “Não é possível que vou perder meu dia todo aqui”. Saí da fila e caminhei até a outra ponta da Rua Conselheiro Mafra. Foram cerca de 500 metros de caminhada. Naquele ponto encontrei uma fila ainda maior. Pelo menos 50 pessoas esperavam a abertura de uma loja de utensílios para casa. Na Rua de cima, a Felipe Schmidt, outras filas também se formavam. Porém agora em frente às lojas de roupas e calçados, nas agências bancárias e operadoras de telefonia.

Fotografia 21: Pessoas esperam abertura do comércio na Rua Conselheiro Mafra, no centro de Florianópolis, no dia 27 de agosto de 2020.



Fonte: Anjos (2020)

Fotografia 22: Com chuva, pessoas esperam loja de utensílios para casa abrir em 8 de setembro de 2020, na Rua Conselheiro Mafra.



Fonte: Anjos (2020)

Com as atividades econômicas em funcionamento presencial desde o dia 20 de abril, os empregadoras(os) haviam assumido a responsabilidade do deslocamento dos trabalhadoras(es). Mas, apesar do plano de retomada apresentar uma organização de horários de entrada e saída das(os) trabalhadoras(es) em seus locais de trabalho, percebo que o transporte foi retomado, também, para promover o acesso da população às atividades econômicas da cidade. Algumas manifestações do setor varejista mostraram um interesse na retomada do transporte coletivo justamente para garantir que a população acessasse o comércio.

A pressão empresarial para a volta do transporte esteve evidente através das publicações de notas de organizações e associações empresariais locais e nos espaços concedidos pela mídia local ao posicionamento do setor. Destaco a nota⁵⁴ publicada pela Câmara dos Dirigentes Lojistas (CDL) em 29 de abril de 2020, que cobrou da prefeitura o retorno dos ônibus:

Há mais de 40 dias sem transporte público na Capital e municípios vizinhos de Florianópolis, a CDL de Florianópolis clama pelo retorno dos ônibus com linhas municipais e intermunicipais para proporcionar um pouco de fôlego aos comerciantes que estão com as atividades em pleno funcionamento, porém, com dificuldades para buscar os colaboradores e de receber os consumidores

⁵⁴Nota: CDL de Florianópolis clama pelo retorno do transporte público municipal e intermunicipal. <<https://www.cdflorianopolis.org.br/imprensa/noticias-12/cdl-de-florianopolis-clama-pelo-retorno-do-transporte-publico-municipal-e-intermunicipal-5742#.X5hqG4hKjiU>>. Acesso em 25 fev 2020.

para fazer a economia da cidade prosperar. Vale lembrar, que a atual interrupção do transporte público é a mais longa da história e que com uma paralisação desta magnitude coloca em 'xeque' o modelo de transporte público tão vital e a reboque do comércio.

Ainda neste movimento de repercussão do debate sobre a necessidade da volta dos ônibus, em 16 de maio, a colunista de economia do NSC Total, Estela Benetti, publicou uma entrevista⁵⁵ em sua coluna com o presidente da Associação Comercial e Industrial de Florianópolis (Acif). Sobre a paralisação dos ônibus, o empresário revelou que o setor havia apresentado às(aos) gestoras(es) municipais um plano de retomada do transporte coletivo:

Sim. Entendemos que o transporte coletivo não vai operar da mesma forma que antes. Vai precisar de medidas de contenção, como acontece no mundo inteiro. Provavelmente, os ônibus terão que circular com menos pessoas, provavelmente, só pessoas sentadas. Teremos que evitar horários de pico, planejar nova escala de horários. Tudo isso já está planejado, foi apresentado aos gestores municipais e estaduais há muito tempo e nós estranhamos que esteja levando tanto tempo para encontrar um caminho (Trecho da entrevista publicada pela NSC Total em 16 de maio de 2020).

Esta possível influência do setor comercial nos planos e protocolos do município aponta para os distintos interesses, agendas e negociações existentes na cidade, para a construção das medidas anunciadas. Neste sentido é difícil distinguir até que ponto as ações tomadas pela prefeitura levaram em conta os critérios epidemiológicos ou a articulação e negociação com outros setores. O que fica evidente até então é que a volta do funcionamento do transporte coletivo está atrelada a retomada da prosperidade econômica do setor empresarial catarinense.

É importante pontuar que o poder municipal havia formulado um mecanismo para a tomada de decisão na cidade. Na plataforma de divulgação dos dados da Covid-19 em Florianópolis, nomeada de "Covidômetro" o governo municipal divulga a classificação epidemiológica da cidade em cinco estágios. São eles: (1) Risco Controlado, (2) Baixo Risco, (3) Risco Moderado, (4) Alto Risco e (5) Altíssimo Risco.

Na plataforma também estão descritas as medidas sanitárias que devem ser implementadas para cada estágio. A metodologia busca apontar o momento epidemiológico da cidade por meio dos estágios, e suas respectivas medidas de contenção, a partir dos seguintes critérios: progressão da epidemia, capacidade do sistema de saúde, circulação do vírus na sociedade e quantidade de óbitos.

⁵⁵A entrevista pode ser lida no seguinte link <<https://www.nscototal.com.br/colunistas/estela-benetti/falta-de-credito-transporte-impeachment-e-desemprego-na-visao-do>>. Acesso em 25 fev 2020.

Deste modo, afirmo que a plataforma, amplamente divulgada como o método de tomada de decisões do governo municipal, por meio de dados da pandemia, buscou propagar que o único critério de tomada de decisões do governo municipal era o momento epidemiológico da cidade. Deixando de revelar as negociações em torno destas decisões.

Se no subcapítulo anterior procuro fazer um resgate das notícias publicadas em torno da categoria criada pela prefeitura dos “30 dias sem mortes em Florianópolis”, aqui neste subcapítulo sobre o plano de retomada, proponho uma continuidade do trabalho de publicidade em torno dos dados. Entendendo que o trabalho de divulgação dos “30 dias sem mortes em Florianópolis” junto ao plano de retomada justificaram as medidas flexibilizantes publicadas 15 dias depois, também a partir da utilização de dados epidemiológicos.

Porém, na prática, o plano que visou implementar uma lotação de 40% nos ônibus e amenizar a lotação⁵⁶ nos horários de pico, recolocou em circulação menos veículos, se compararmos com a quantidade de ônibus que circulava antes da paralisação do transporte. De acordo com dados divulgados pelo consórcio de empresas que possuem a concessão do serviço de transporte, até março de 2020, eram realizadas 9 mil partidas diárias em dias úteis em Florianópolis. Eram utilizados 537 veículos para o transporte convencional e executivo de passageiras(os). O Plano de retomada previu a realização de 5.291 viagens em dias úteis, realizadas por 320 veículos. Ou seja, chegou perto de diminuir pela metade o número de viagens.

De fato, mais veículos passaram a circular entre os horários de pico. Entretanto, como percebi em campo, fora desses horários, poucas linhas circulavam. O que causou grandes filas para embarque nos ônibus nos horários de deslocamento das(os) trabalhadoras(es). E maior concentração de pessoas à espera do embarque nos horários de pico. Como citado, retomei o trabalho de campo presencial em agosto de 2020. Presenciei um TICEN pouco habitado fora dos horários de maior circulação, com horários escassos de viagens, e esperas longas de trabalhadoras(es) e consumidoras(es). Trago algumas dessas narrativas nos próximos subcapítulos.

Retornando ao TICEN

⁵⁶Apesar desta divisão em grupos de abertura e fechamento de serviços e comércio, não havia uma fiscalização com o objetivo de verificar a circulação dos oito grupos de trabalhadoras(es) em seus respectivos horários. Entretanto, de acordo com notas compartilhadas pela prefeitura na lista de transmissão à imprensa, a fiscalização ocorreu na porta dos estabelecimentos, principalmente os comerciais. Neste sentido, dezenas de estabelecimentos foram multados em Florianópolis por desrespeitarem o protocolo do plano de retomada. Nos horários de pico presenciei fiscais das empresas de ônibus verificando a quantidade de pessoas nos ônibus.

Voltei a fazer trabalho de campo presencial em 13 de agosto de 2020. Se antes da pandemia eu procurei situar o campo presencial na linha de ônibus Monte Serrat, durante a crise sanitária decidi em conjunto com a orientação não embarcar nos ônibus, e acompanhar as sociabilidades em torno do Terminal Integrado do Centro (TICEN). Desta maneira, como já descrevi, utilizei a bicicleta como forma de deslocamento para chegar até o Terminal. Descobri que é proibido estacionar bicicletas em pilares e estruturas de ferro no TICEN. Também não há bicicletário. O guarda que me abordou, me informou que eu não poderia deixar minha bicicleta e nenhum ponto do Terminal. Era preciso ir até um bicicletário da prefeitura, no Centro, para deixar a bicicleta.

Os pontos de higienização que em março de 2020 prometiam água, sabão e álcool em gel, agora estavam em uso. No chão, diferentes marcações posicionavam o distanciamento entre as pessoas e indicavam os locais próprios para filas. Em pilares e paredes, avisos informavam sobre as regras vigentes, como o uso obrigatório de máscara e a proibição de pagamento de passagem em dinheiro. A única maneira de pagar a passagem era por meio de um cartão eletrônico recarregável no próprio TICEN.

Fotografia 23: Lavatórios de higienização agora estão abastecidos de água, sabão e papel toalha.



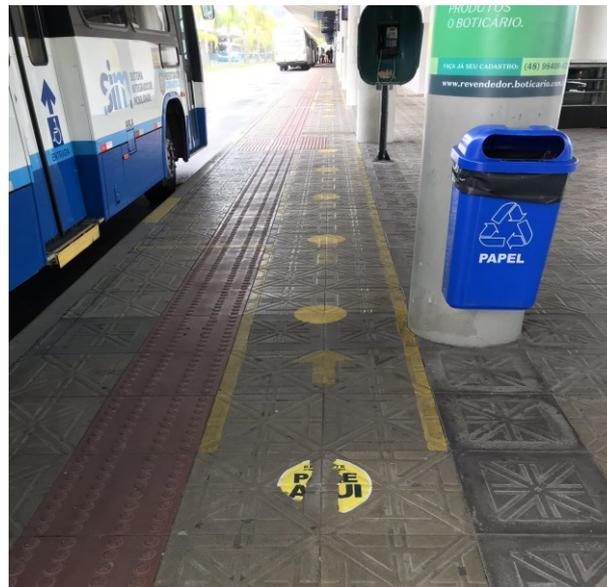
Fonte: Anjos (2020).

Fotografia 24: Materiais impressos informam “boas práticas” no uso do transporte.



Fonte: Anjos (2020).

Fotografia 25: Marcações no chão indicam o distanciamento na formação de filas.



Fonte: Anjos (2020)

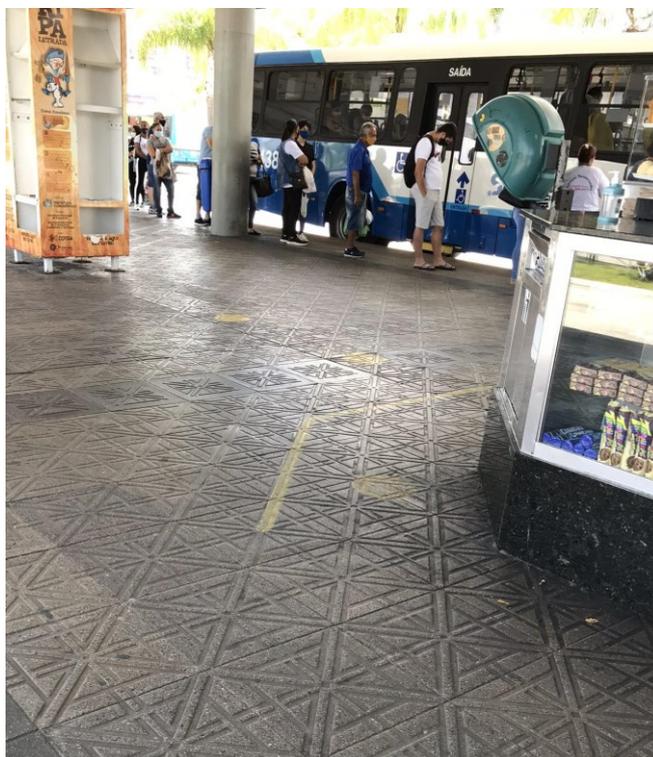
Fotografia 26: Placas e marcações no chão indicam o distanciamento entre as pessoas na formação de filas para recarregar o cartão de passagens.



Fonte: Anjos (2020).

Quanto aos movimentos de pessoas e veículos, foi possível perceber um certo esvaziamento no TICEN. Entre as 13hrs e 16 horas, pouquíssimas pessoas circulavam no Terminal. Entre esse período da tarde, havia um grande vazio nos quadros de horários das saídas dos ônibus. No fim da tarde, quando teve início a formação de filas, foi possível perceber a coordenação do movimento das(os) passageiras(os) por meio dos indicadores de distanciamento nas filas. Quando as pessoas chegavam na fila sozinhas, se posicionavam próximas ao círculo que apontava onde deveriam ficar. Já se chegassem em grupos de familiares, ou se encontrassem pessoas conhecidas na fila, as marcações no chão e o distanciamento eram esquecidos. A regra vigente era a de um vínculo social.

Fotografia 27: Fila no final da manhã na Plataforma C.



Fonte: Anjos (2020)

Em agosto, as lanchonetes e a padaria do terminal não estavam abertas. Isso porque o decreto que permitia a volta dos ônibus frisava a proibição do funcionamento do comércio de alimentos dentro do terminal. Em contrapartida, estavam em pleno funcionamento a lotérica e o quiosque onde são vendidas uma loteria premiada local. Já em outubro, quando ocorreu o retorno do funcionamento do comércio de alimentos no TICEN, era comum que as marcações que indicavam o distanciamento entre clientes e funcionárias(os) não fossem respeitadas. Movimento diferente do identificado nas filas.

Fotografia 28: Pessoas são atendidas na lanchonete no TICEN.



Fonte: Anjos (2020)

Antes do embarque de passageiros(os) de ônibus era possível acompanhar a limpeza das superfícies internas dos veículos. Cobradores e motoristas faziam a higienização de bancos e corrimões.

Fotografia 29: Cobrador higieniza ônibus no momento do embarque.



Fonte: Anjos (2020).

As fotografias deste subcapítulo foram feitas na Plataforma C, do TICEN, onde partem os ônibus das comunidades do Maciço do Morro da Cruz, e também onde procurei me posicionar na maior parte do tempo em campo.

As esperas

Fotografia 30: Alguém espera ônibus na plataforma C.



Fonte: Anjos (2020).

Quem espera é Cátia, que mora na Caeira do Saco dos Limões (Região Centro-Oeste) e trabalha no Itacorubi (Região Central). Após um turno de trabalho que começou bem cedo, Cátia espera o ônibus que a levará de volta para casa. São 11 horas da manhã de uma quarta-feira congelante de agosto de 2020. Ela é a primeira de uma fila que somente ela está, por enquanto. De seu trabalho até sua casa, são 6 quilômetros, mas acaba percorrendo 15, em três conduções do sistema integrado de transporte. Antes da pandemia era pelo menos uma hora de deslocamento. Agora esta hora é somada a mais 40 minutos de espera.

O centro borbulha de gente nas lojas, nas ruas, no Calçadão da Felipe Schmidt, mas a trabalhadora dos serviços gerais de uma escola vazia quer mesmo é voltar para casa, onde descansará. Cátia não sai de casa pra nada a não ser trabalhar e visitar a mãe, ela, que está com seus 37 anos, mora com o esposo no alto da Caeira. Quando pergunto sobre o movimento de

pessoas em seu bairro, ela diz que não vê nenhum, de onde mora. A Caeira é o pico de um morro, é onde acabam, ou iniciam, comunidades como Serrinha e Monte Serrat.

Perante a tomada de decisões da prefeitura de Florianópolis que ditou as idas e vindas⁵⁷ do transporte público durante a pandemia do Coronavírus, Cátia não deixou de ir para o serviço um só dia. Na mesma semana que o decreto paralisou o transporte coletivo, em março de 2020, a empresa para qual trabalha passou a buscá-la em casa. Então não pode fazer isolamento. Agora que os ônibus voltaram, todo dia de manhã, Cátia pega ônibus lotado saindo da comunidade. Aos poucos, mais algumas pessoas vão formando fila atrás de Cátia. O ônibus sai 45 minutos depois da mulher ocupar o primeiro lugar da fila.

Fabiana, que mora no Norte da Ilha, está cansada de esperar ônibus no TICEN no final da tarde, quando, para ela, tem muita gente, poucos ônibus e uma restrição de lotação de até 40%. Os bancos de madeira que costumavam amenizar as esperas foram retirados. Menos uma superfície para o contágio da doença viral. Dessa forma, as pessoas esperam em pé, porém alguns, como Fabiana, acabam sentando aonde dá. Em paralelepípedos, blocos de cimento espalhados pelo terminal e até numa estrutura de madeira onde ficavam revistas e livros para doação. Fabiana é enfermeira, mas não está atuando na profissão. Ela é diretora de um sindicato da saúde. Em um final de tarde já chegou a esperar o ônibus por duas horas na Plataforma B. Nos horários de pico a lotação de 40% é preenchida rapidamente.

⁵⁷O transporte ficou paralisado na cidade de 18 de março a 17 de junho. Em 17 de julho, o decreto estadual nº 724 paralisou os ônibus nos 111 municípios em que a situação epidemiológica estava no nível gravíssimo, e entre as cidades estava Florianópolis. Os ônibus voltaram a circular na capital em 10 de agosto. Após esta data não houve mais paralisações em 2020.

Fotografia 31: Sem bancos, as pessoas procuram outras superfícies para sentar.



Fonte: Anjos (2020)

Após o trajeto até o Terminal Integrado de Canasvieiras (TICAN), Fabiana embarca em um ônibus rumo ao Rio Vermelho, bairro onde mora. No TICAN, não tem jeito, não há como controlar a massa de gente que espera chegar em casa. Na verdade, Fabiana me diz, “os fiscais nem tentam controlar as pessoas”. Parece que essa história de lotação máxima é só no TICEN. A lotação de 40% é negligenciada, e os ônibus lotam em 100%. No Rio Vermelho, Fabiana diz que pela manhã, quando está indo para o trabalho, passam quatro ou cinco ônibus no mesmo horário, todos lotados. Estes ônibus não param no seu ponto, e por isso ela precisa esperar até que um mais vazio passe.

Na plataforma C, poucas vezes presenciei fiscais fazendo a contagem de pessoas dentro dos ônibus, a fim de conferir a "meta sanitária". Quando os vi, os fiscais apareceriam em horários de pico. Já na plataforma B, onde Fabiana embarca rumo ao norte da ilha, há uma presença maior dos fiscais, visto a grande quantidade de pessoas que esperam embarcar nas duas linhas de ônibus que fazem viagem até o Terminal Integrado de Canasvieiras (TICAN).

No final da tarde de um outro dia frio de agosto, Sérgio chega tarde e perde o ônibus de volta para casa por cinco minutos. Por isso precisará esperar 40 pelo próximo. Já são 16h30 e o movimento vai aumentando no Terminal. O cozinheiro conta que pela manhã nem espera pela linha, desce o Monte Serrat a pé mesmo. “O primeiro ônibus sai 6h15 do terminal, mas até ele subir o morro e voltar para o centro eu já cheguei atrasado”. Mas na volta, Sérgio prefere pegar o ônibus. Ele faz parte do grupo 8. Neste grupo a circulação nos ônibus é livre, ou seja, as(os) trabalhadoras(es) podem embarcar e desembarcar em qualquer horário do dia.

O cozinheiro mora com a esposa. Me explica que ela faz parte do grupo de risco da doença viral, e que teme mesmo é pela saúde dela. “A gente se protege. Álcool em gel, usa a máscara, a minha esposa nem sai de casa, ela tem pressão alta, até para ir na feira ela tem medo de sair. Ninguém quer ficar trancado em casa, mas a gente tem que se cuidar”.

Com 53 anos, Sérgio está aliviado por não ter sido demitido do restaurante onde trabalha. Ele me contou que ficou umas duas semanas sem trabalhar entre março e abril de 2020. Logo que os ônibus pararam de circular na cidade. Após esse período foi chamado para o trabalho novamente, pois o restaurante passou a vender marmitas. Sem ônibus, passou a ir e voltar a pé do trabalho para casa. Após a volta ao trabalho, o ambiente já não era o mesmo, pois o chefe de Sérgio demitiu algumas(alguns) funcionárias(os) com a justificativa de que não conseguia mais pagar o salário. “A gente vendia de 350 a 400 refeições por dia, hoje não chega nem a duzentas” conta Sérgio.

Quanto à sua espera, ele diz que não é tanto, se não se atrasa. Ele conta que tem gente em situação bem pior. Sua cunhada, a Suzana, é empregada doméstica em Coqueiros, um bairro localizado na parte continental da cidade. Para chegar no trabalho é tranquilo, o ruim é na hora da volta. O ônibus em que Suzana sempre embarca, faz em 15 minutos o trajeto de Coqueiros até o TICEN, mas no Terminal, Suzana espera uma hora e 20 minutos até o ônibus da linha Monte Serrat partir rumo à comunidade, que está na ilha.

Nos dias em campo eu nem sempre iniciava conversas como as descritas até aqui. Também as ouvia à espreita. Muitas vezes fiquei observando as longas esperas de passageiras(os) que nunca saberei os nomes, mas que sei quantos minutos ou horas esperaram. Que linhas embarcaram. Acompanhei o final do turno de vigias terceirizados, que chegavam cansados às 8h da manhã no TICEN, após uma noite de trabalho, e embarcavam perto das 9h rumo ao bairro. Ouvi reclamações de motoristas em suas conversas com cobradoras(es). Em uma delas, um motorista estava inconformado porque estava chegando mais tarde em casa do que antes.

E esperei. Esperei por situações que ocorressem diante de mim. Afinal, procurei ter poucos contatos, não sentia segurança para abordar as pessoas, e não considerava a minha presença segura para as outras pessoas.

Nestas esperas conheci Roberta. Uma mulher que para se deslocar usa uma cadeira de rodas motorizada. Era uma quarta-feira, ela vestia um colete amarelo estampado com a logo de uma loteria premiada com abrangência estadual. Junto a outras mulheres que parecia conhecer, Roberta esperava o ônibus Morro da Queimada. Roberta contava que recentemente havia perdido os documentos, mas que uma mulher que mora na “queimada” e trabalha na limpeza de um banheiro público achou os documentos e a entregou. Assim como o Monte Serrat, a Serrinha e a Caeira do Saco dos Limões, comunidades já citadas neste trabalho, o Morro da Queimada é também uma das 16 localidades do Maciço do Morro da Cruz.

Na conversa, Roberta comentou que vai em casa só para almoçar, e que logo já volta ao centro para vender mais bilhetes da loteria. Já passava do meio-dia, e o ônibus sairia em 20 minutos. Quando a conversa cessou, Roberta resolveu sair da fila, ir conversar com outros vendedores dos bilhetes de loteria que estavam há 50 metros dali. Nesse meio tempo um homem que também utiliza cadeira de rodas chegou na Plataforma C, e se posicionou na fila do Morro da Queimada. Logo o veículo que fazia a viagem até o Morro da Queimada estacionou para o embarque de passageiras(os).

Roberta voltou para a fila, ainda faltavam uns 10 minutos para o ônibus sair, o motorista e o cobrador já estavam por ali, esperando dar o horário da partida. Ela então perguntou ao motorista se ele levaria dois passageiras(os) em cadeiras de roda, ao mesmo tempo, mas ele respondeu que não, porque “infelizmente só dá de levar um por vez. São as regras, querida”. Roberta falou para o homem que esperava na fila que não se preocupasse, pois ela conseguiria ir para casa dirigindo a sua “motinha”. Esperar o próximo ônibus não era uma opção, pois ele só sairia dali a uma hora e meia. O cobrador a avisou que logo sairia o Caeira, um ônibus que estava atrás do Morro da Queimada, e que passava em frente a entrada do morro em que Roberta mora.

Ela respondeu: “Ah é? O Caeira?”. E ele: “Sim esse aqui detrás”. O ônibus Caeira do Saco dos Limões ainda iria demorar uma meia hora para sair, por isso ela saiu da plataforma C, e seguiu para o centro da cidade.

Fui conversar com Roberta somente dois dias depois daquela quarta-feira. Quando voltei ao terminal, na sexta-feira da mesma semana, pensei que talvez pudesse encontrá-la e aí sim conversar. Mas ela não apareceu o dia todo. Fui até um local de venda da loteria. Lá um

senhor de idade estava sozinho, perguntei a ele se conhecia Roberta. A descrevi. Uma mulher de cabelos vermelhos, pele negra, que dirige uma “motinha”. Ele a reconheceu, e me contou que ela não iria vir hoje, pois sua motinha estava no conserto. Ele me perguntou se eu queria o número de telefone dela, e eu aceitei, porém ele me pegou de surpresa ao ligar para ela ali na hora: “vou ligar agora e tu já fala com ela”. Quando vi eu já estava com o celular dele na mão esperando Roberta atender uma videochamada.

Na ligação, expliquei que vi dois dias atrás toda a situação que acontecera com ela, e que gostaria de saber quais atitudes ela tinha tomado depois. Roberta contou que na quarta-feira pegou a linha de ônibus Caeira do Saco dos Limões, que a deixou em um ponto de ônibus na entrada do morro onde mora. Lá, ao subir o morro acabou caindo. Disse que se machucou pouco, mas o pior foi o que aconteceu com sua “motinha”. “Ela estragou de vez”. A cadeira já estava com problema no freio, mas aquela subida foi a gota d’água, e com o esforço que a “motinha” tinha feito nos últimos meses, ela parou de funcionar. Com a cadeira no conserto, Roberta não tinha outra opção, senão, ficar em casa. Mas logo, Roberta já foi me explicando que pega o ônibus normalmente e que “geralmente é tranquilo, só naquele dia que deu rolo”.

Após a paralisação dos serviços de transporte público, em março de 2020, Roberta voltou a trabalhar nas suas vendas de bilhetes, em abril, quando foi decretado a volta do funcionamento do comércio. Porém, sem ônibus, Roberta passou a usar a sua “motinha” como único meio de transporte. O caminho que Roberta enfrentou em sua “motinha” é de um asfalto acidentado em alguns pontos. As calçadas são todas irregulares e há pontos que nem calçada tem, que é só estrada mesmo. Esta estrada que corta o bairro José Mendes, onde fica o Morro da Queimada, possui várias curvas acentuadas, e é composta de subidas e descidas. Morei em um bairro bem próximo de onde vive Roberta, o Saco dos Limões, e costumava me deslocar até o trabalho, no Centro, de bicicleta. Pegava este mesmo caminho, e lembro bem da atenção necessária para andar de bicicleta naquele lugar.

Roberta conclui que de tanto subir e descer o morro durante os três meses sem ônibus, a sua cadeira motorizada cansou. Perguntei se na próxima semana ela voltaria a trabalhar, ela falou que sim, mas que ouviu que os ônibus iriam parar novamente, na próxima segunda-feira. No momento não questionei, e nem perguntei onde ela tinha visto essa informação. Durante o fim de semana esperei pela confirmação desta paralisação, mas não havia notícias e nem decretos que abordassem a suspensão das atividades de transporte. Na segunda-feira seguinte o serviço continuou em funcionamento.

Durante este tempo em campo, também me chamou atenção uma nova função designada as(aos) trabalhadoras(es) do transporte público. A prefeitura de Florianópolis

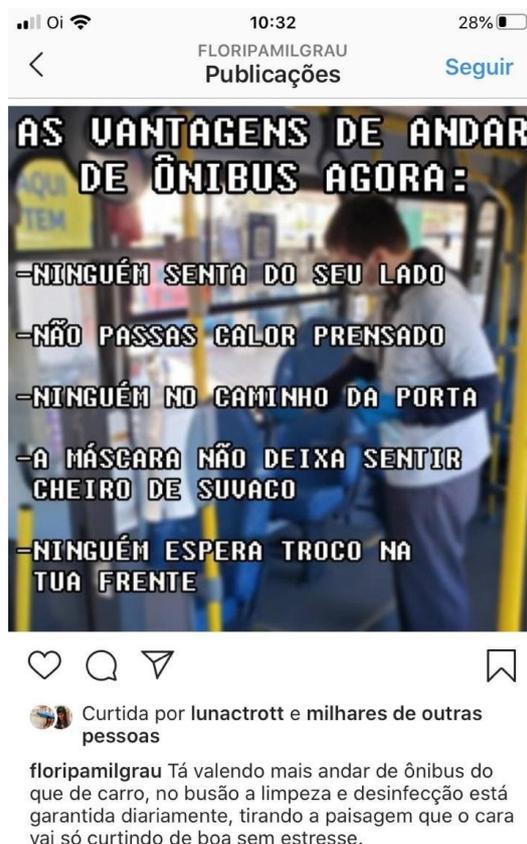
estipulou que a higienização dos veículos era de responsabilidade das empresas de ônibus. Em Florianópolis a concessão do serviço de transporte público pertencia a um consórcio de empresas de transporte, o Consórcio Fênix.

Como medida de prevenção à infecção por coronavírus no transporte coletivo, a prefeitura solicitou que as empresas formassem um sistema especial de higienização nas garagens de ônibus e no dia a dia do funcionamento. A limpeza diária passou a ser realizada por motoristas e cobradoras(es).

Dessa forma, a partir de 17 de junho de 2020, o álcool e o paninho se tornaram os novos objetos de trabalho das(os) trabalhadoras(os) do transporte público da Grande Florianópolis. Entre o embarque e o desembarque de passageiras(os), estas(es) trabalhadoras(es) borrifavam álcool pelos assentos e corrimões dos veículos e finalizavam a limpeza passando um pano.

Em agosto, a página @FloripaMilGrau, na rede social Instagram, começou a postar imagens que afirmavam a eficácia do modo de limpeza diária feito por cobradoras(es) e motoristas de ônibus. As cerca de sete postagens da página, que possui 423 mil seguidores, faziam parte de uma campanha de publicidade paga pela prefeitura de Florianópolis.

Imagens 3 e 4: Peças publicitárias destacam a limpeza feita por motoristas e cobradores.



Fonte: *Print Screen* de postagens da rede social Instagram.

Entre o protocolo e o vivido

Ao chegar pela manhã no TICEN era possível acompanhar as diferentes movimentações de pessoas e veículos entre as plataformas. O terminal possui cinco plataformas. Elas são nomeadas de: A, B, C, D e E. Em linhas gerais, a plataforma A atende os bairros centrais e os localizados no leste da ilha. A plataforma B atende o norte, o sul da ilha e os bairros continentais. Já na plataforma C embarcam e desembarcam passageiras(os) dos morros do Maciço do Morro da Cruz e bairros localizados em municípios vizinhos à Florianópolis, como Palhoça e São José. Também atende a estes municípios a plataforma D e E.

Entre as 7 e 9 horas da manhã, quando os primeiros ônibus começam a chegar dos bairros no TICEN, é na plataforma C, D e E que as pessoas estão desembarcando. Gente vinda da Caieira do Saco dos Limões, Monte Serrat, Morro Nova Trento, Morro da Queimada, Morro

do 25 e do Morro da Penitenciária, entre outros. Gente que desembarca e segue rumo ao Centro ou para outras plataformas. De acordo com o Plano de retomada da prefeitura, são as(os) trabalhadoras(es) do grupo 1, 2 e 8 que devem estar em trânsito naquelas primeiras horas da manhã. Trabalhadoras(es) que prestam serviço em edifícios, distribuidoras, na construção civil, em salões de beleza, nos serviços domésticos e em oficinas mecânicas.

A partir das 10h da manhã é visível uma circulação maior nas plataformas A e B. Neste horário, o Plano de retomada informa que são os escritórios, empresas de tecnologia, centros comerciais entre outros que estão abrindo na cidade.

Esta diferença nos horários de circulação de pessoas entre as plataformas, divididos por grupos de trabalhadoras(es) em deslocamento, explicita uma divisão do trabalho territorializada. Nas conversas que tive em 2016, com moradoras(es) do Monte Serrat, quando procurei reunir histórias sobre o cotidiano do morro ainda sem transporte coletivo, identifiquei muitas narrativas contadas a partir dos serviços prestados às famílias da classe média da cidade. Desde Daura Veloso, que na década de 70, durante a sua adolescência, entregava as roupas lavadas por sua mãe para famílias do centro da cidade. Até dona Nana, que ao narrar seu deslocamento do Monte Serrat até a casa que trabalhava na década de 90, como empregada doméstica, em Coqueiros, me disse: “as profissões que tinha pra gente do morro era de lavadeira, empregada, faxineira e porteiro”.

De acordo com Gonzalez (2020), a divisão do trabalho no Brasil pode ser analisada a partir dos processos de formação do mercado de trabalho. Neste sentido, Gonzalez propõe um olhar para além das relações sociais. A pesquisadora nos convida a perceber o que ela chama de “contradições da integração dos sistemas”. Gonzalez (2020) aponta que o capitalismo industrial, como um desses sistemas, produz um mercado de trabalho desigual em países subdesenvolvidos. Isso porque, as características locais da formação deste sistema incidem sobre o seu desenvolvimento.

O processo de formação do capitalismo industrial no Brasil, de acordo com Gonzalez, é pautado pela não transformação estrutural do setor agrário e por uma dependência das economias mundiais. Essas características marcam uma desigualdade no desenvolvimento de economias e vão “emperrar a dinâmica do sistema” (Gonzalez, 2020, p.25). Dessa forma, é este processo de formação em suas particularidades que vai produzir uma mão de obra "marginal", que se constitui como uma massa de trabalhadoras(es) desocupada, ou ocupada em atividades de prestação de serviços com recebimento de baixa remuneração. Ou seja, Gonzalez afirma que são essas contradições estruturais do sistema que vão organizar a divisão do trabalho no capitalismo industrial competitivo.

O racismo como elemento estruturante deste sistema estabelece sobre essas(es) trabalhadoras(es), uma divisão racial do trabalho. O racismo enquanto construção ideológica e conjunto de práticas discriminatórias (Gonzalez, 2020) determina a posição da população negra nas relações de trabalho. Desse modo, é a população negra que vai compor essa massa marginal de trabalhadoras(es). Gonzalez também destaca a situação da mulher negra nessa divisão do trabalho. A experiência da mulher negra no mercado do trabalho é marcada por uma “tríplice discriminação”: de raça, classe e gênero (2020:56).

Quanto à mulher negra, que se pense em sua falta de perspectivas quanto à possibilidade de novas alternativas. Ser negra e mulher no Brasil, repetimos, é ser objeto de tripla discriminação, uma vez que os estereótipos gerados pelo racismo e pelo sexismo a colocam no nível mais alto de opressão. Enquanto seu homem é objeto da perseguição, repressão e violência policial (para o cidadão negro brasileiro, desemprego é sinônimo de vadiagem; é assim que pensa e age a polícia brasileira), ela se volta para a prestação de serviços domésticos junto as famílias das classes médias e alta da formação social brasileira (Gonzalez, 2020, p.58).

Dessa forma, é importante ressaltar que a partir dos relatos de Renata (moradora do Monte Serrat e trabalhadora dos serviços gerais em um hospital do Centro), Roberta (moradora do Morro da Queimada e vendedora de bilhetes de loteria premiada no Centro), Bianca (moradora do Monte Cristo, estudante universitária e militante do movimento Revolução dos Baldinhos localizado no próprio bairro) e Cátia (moradora da Caeira do Saco dos Limões e faxineira da escola privada no bairro Itacorubi) fica evidente que as medidas municipais, não garantiram o isolamento destas e muitas outras mulheres negras. Todas elas precisaram continuar trabalhando fora de casa após a paralisação do transporte público em 18 de março de 2020.

Gonzalez (2020) e Mbembe (2018) dialogam quando apontam para a eficácia estrutural do racismo como resultado dos processos pré-capitalistas de exploração de mão de obra da população negra. Mbembe (2018) avança ao afirmar que os processos de globalização e desenvolvimento das economias financeiras, sob a vigência do neoliberalismo, expõe para todas as humanidades subalternas⁵⁸ processos de exploração já vivenciados pela população negra durante o primeiro capitalismo.

Desde logo, os riscos sistemáticos aos quais os escravos negros foram expostos durante o primeiro capitalismo constituem agora, se não norma, pelo menos o quinhão de todas as humanidades subalternas. Em seguida, essa tendência à universalização da condição negra é simultânea ao surgimento de práticas imperiais inéditas, tributárias tanto de lógicas escravagistas de captura e predação como das lógicas coloniais de ocupação e exploração, incluindo guerras civis ou razias de épocas passadas (Mbembe, 2018, pg 17).

⁵⁸Esta consideração, deriva da discussão do texto “O devir-negro do mundo” no âmbito do projeto de pesquisa “Regulações sociais e morais do novo coronavírus no Brasil: uma perspectiva interseccional e etnográfica”, e foi pensada a partir de uma elaboração teórica da coordenadora do projeto Prof^a Dr^a Flavia Medeiros.

Entendo então que a pandemia de coronavírus e suas respectivas medidas de enfrentamento em Florianópolis atualizaram estes “riscos sistemáticos” (2018:17) impostos às relações de trabalho. Ao ponto que essa massa de trabalhadoras(es) que já experienciava situações precarizadas de moradia, mobilidade, acesso à educação e saúde, não só se viu desamparada pelo Estado perante às medidas direcionadas à classe média, como também não viu outra saída senão flexibilizar-se ainda mais as novas condições impostas pela força de mercado⁵⁹.

Se não há ônibus para chegar até o trabalho, qual a saída para as(os) trabalhadoras(es)? Para Sérgio a solução disponível foi descer e subir o morro a pé e caminhar até o trabalho. Apesar disso, ele vê na situação de sua cunhada a verdadeira precariedade. Uma mulher que trabalha longe de casa, como empregada doméstica, espera por uma hora e vinte um ônibus que leva 15 minutos para deixá-la em casa.

Sem ônibus, Renata, que é trabalhadora dos serviços gerais de um hospital localizado no centro de Florianópolis, como descrevi no segundo capítulo desta dissertação, planejava ir a pé para o trabalho nos dias sem ônibus. Já Roberta, não viu outra opção, senão dirigir sua cadeira de rodas motorizada pelas descida do Morro da Queimada até as ruas do Centro de Florianópolis. Para as(os) trabalhadoras(es) do transporte coletivo ficou a responsabilidade da higienização dos veículos. E para as(os) trabalhadoras(es) que embarcam rumo ao norte da ilha na volta pra casa, restou esperar no TICEN, sem saber mais o horário de chegada em casa.

Entendo que o plano de retomada do transporte coletivo, beneficiou em duas vias os interesses econômicos, pois proporcionou o acesso da população ao comércio e outros serviços privados, e o atendimento aos deslocamentos das(os) trabalhadoras(es). Ou seja, a retomada do transporte público privilegiou as experiências de mobilidade organizadas pelo mundo do trabalho e da economia (Lefebvre, 2004, apud Zunino, 2018). Sendo que a volta do transporte coletivo esteve condicionada ao funcionamento somente nos dias úteis.

⁵⁹Foucault (2008) afirma que no século XVIII, o mercado a partir de seu mecanismo natural de formação dos preços, vai produzir um regime de verdade sobre as práticas governamentais. A produção desta verdade vai pairar em torno do valor natural dos produtos (2008:44), ou seja, a partir da relação entre custo de produção e demanda. Assim sendo, este regime de verdade acaba por produzir uma “nova arte de governar” caracterizada pela limitação do fazer do Estado. Neste sentido, Mbembe (2018) destaca o início do século XXI como o momento em que se consolida uma ficção, ou um regime de verdade, de um ser humano altamente moldável às normas do mercado, “condenado à flexibilidade por toda a vida” (2018:17). Assim sendo, as soluções encontradas por trabalhadoras(es) frente às formas precarizadas de mobilidade em tempos de pandemia, estão sendo entendidas aqui como tomadas de decisões apoiadas em ficções neoliberais sobre si como força de trabalho (Mbembe, 2018). Está ficção, de acordo com Mbembe, vem se consolidando a partir de uma ideia de um ser humano “convocado a se reconfigurar permanentemente em função dos artefatos que a época oferece” (2018:16).

Ainda é importante destacar que o alcance da meta sanitária de 40% na lotação dos ônibus, estava atrelada a continuidade do teletrabalho. Ou seja, enquanto o transporte expusera uma parte da população ao risco de contaminação por coronavírus, foi assegurado a outras(os) trabalhadoras(es) o acesso a um isolamento social.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Finalizo a escrita desta dissertação em meados de abril de 2021, quando estão morrendo mais de 3.800 pessoas por dia pela Covid-19 no Brasil. Em Florianópolis, 828 pessoas morreram desde março de 2020. Neste momento, 726 pessoas estão doentes. O município possui 245 leitos de UTIs, e 237 estão ocupados. Até então, 35 mil pessoas⁶⁰ foram imunizadas com as duas doses das vacinas Coronavac e AstraZeneca na capital do estado catarinense.

Ainda não é possível saber quando a pandemia vai desacelerar seus efeitos. Contudo, é viável concluir que as formas de gestão da crise sanitária permitiram que chegássemos neste momento grave. Em boa parte deste trabalho, procurei analisar, de perto, os modos escolhidos pelo governo municipal de Florianópolis para tomar decisões frente ao avanço da doença na cidade. Assim como os efeitos dessas decisões na vida de moradoras(es) da periferia, especialmente as mulheres negras.

Nacionalmente, o Boletim Direitos na Pandemia revela que a ação do governo brasileiro, sob a liderança da Presidência da República, consiste em uma estratégia institucional de propagação do vírus. Além dos atos normativos (leis, decretos, medidas provisórias), o estudo também analisou atos de obstrução às ações dos governos estaduais e municipais e a propaganda contra as medidas de saúde pública para conter o avanço da Covid-19.

Entre os atos de obstrução estão a divulgação precária ou inexistente dos dados sobre a pandemia, o lento repasse de recursos do Ministério da Saúde aos estados e municípios, a não resposta à proposta de compra de vacinas da Pfizer em dezembro de 2020, entre outros. Os impactos desses atos foram vividos nas cidades. Com a demora da chegada de testes e a apreensão pelos respiradores para equipar UTIs, os governos locais, a partir de suas atribuições, procuraram adquirir os insumos necessários com os recursos disponíveis.

Como procurei mostrar nesta dissertação, até certo momento a estratégia municipal de enfrentamento à pandemia procurou se afastar da abordagem federal, e até se destacar nacionalmente. O reconhecimento desse feito foi divulgado em todo país com a chamada “30 dias sem mortes em Florianópolis”. A divulgação da eficácia da gestão da pandemia em Florianópolis foi sucedida por flexibilizações das medidas sanitárias em toda a cidade, como o retorno do transporte público que, até então, estava parado por três meses. Ou seja, a narrativa do êxito da administração pública construiu a aceitação da retomada das atividades econômicas.

⁶⁰Florianópolis possui 508.826 mil habitantes.

O que esta pesquisa evidencia é que mesmo com esse distanciamento entre as gestões federal e municipal, algumas medidas decretadas, executadas e vividas no cotidiano foram projetadas para um acesso desigual. Isso porque algumas regulações locais mobilizaram as capacidades e incapacidades de movimento das pessoas na cidade. À exemplo disso, estão as formas empregadas pelo governo para notificar e testar a população nas primeiras semanas de abril de 2020. Quando se priorizou a testagem por carro e a notificação de caso suspeito de Covid-19 por meio de consultas telefônicas.

Ainda nesse sentido, é preciso destacar que os serviços públicos de assistência à saúde e social foram precarizados ou terceirizados na cidade. No momento mais vulnerável da pandemia, o atendimento da assistência social à população foi limitado, a fim de abrir caminho para a Rede de Voluntariado Somar. Uma organização que visa fomentar o trabalho voluntário nos serviços de assistência social.

Frente a esse cenário as comunidades, anteriormente já organizadas, passaram a realizar campanhas de arrecadação de alimentos e distribuição de refeições. A ação das mulheres da Revolução dos Baldinhos, no Monte Cristo, foi uma das iniciativas que procuraram agir em seus territórios a fim de amparar as famílias de trabalhadoras(os) informais que tiveram seus serviços paralisados entre março e abril de 2020.

Nas comunidades como Monte Serrat e Monte Cristo, de onde parte algumas narrativas deste trabalho, pude entender que somaram-se ainda mais funções às lutas de moradoras(es) por acessos à direitos. A vulnerabilidade da população periférica foi ainda mais intensificada por conta das formas escolhidas pelos governos para enfrentar a pandemia.

As consequências do retorno do transporte coletivo, em 17 de junho de 2020, puderam ser sentidas no aumento do número de pessoas contaminadas⁶¹ nas periferias. O Monte Cristo tornou-se a localidade de Florianópolis que apresentou uma intensa escalada de casos da Covid-19. Até o dia 11 de maio estavam registrados quatro casos de coronavírus na comunidade, 14 dias depois, em 25 de junho, o número de casos subiu para 58. Quase um mês depois, em julho, os números oficiais registravam 364 pessoas infectadas com o vírus e 892 casos suspeitos da doença na comunidade. A primeira morte pela Covid-19 no Monte Cristo ocorreu no mês de julho. Outros bairros periféricos da cidade como Morro do Mocotó, Monte Serrat e Novo Continente, além de também apresentarem um aumento de casos, tiveram a primeira morte registrada pela doença entre julho e agosto de 2020.

⁶¹Dados da Sala de Situação do Covidômetro. Acesso em 15 abril 2021. <<https://covidometrofloripa.com.br/>>.

Mesmo que de forma menos intensa, o aumento de casos afetou a maioria dos bairros em Florianópolis. No dia 16 de julho, um mês depois da volta do ônibus, a cidade atingiu o estágio⁶² de Risco Altíssimo no Covidômetro. De acordo com esse índice, o município deveria adotar medidas de restrição máxima, como o fechamento do comércio, de escritórios e quaisquer outros serviços não essenciais. Era também o momento de paralisar o transporte público.

Entretanto, os dados epidemiológicos foram desconsiderados. O mecanismo de tomada de decisão foi descartado e as orientações das medidas do Covidômetro, após o aumento dos casos, sumiram de um dia para o outro da plataforma. As orientações voltaram reformuladas no dia seguinte. A nova visualização das medidas não apresentava mais indicações para serem seguidas em cada estágio de risco do Covidômetro. Foi divulgada somente uma lista com as medidas vigentes.

Ou seja, a proposta de uma tomada de decisão feita a partir dos critérios epidemiológicos, e visível a todos, foi desconsiderada a partir do momento que a cidade chegou em um risco de contágio grave e ainda inédito. Sobre esse episódio, entendo que a prefeitura de Florianópolis deixou evidente que, além dos parâmetros epidemiológicos, havia outros interesses no processo de formulação de medidas sanitárias. Os pronunciamentos por meio de notas, cartas e falas na imprensa do setor empresarial local mostraram, por exemplo, que ocorria uma pressão sobre o governo municipal para que fossem publicadas medidas flexibilizantes, como o retorno do transporte público.

Apesar de as eleições municipais não fazerem parte do escopo deste estudo, também é preciso considerar o ano eleitoral como um fator importante. Em uma eleição com dez candidatos, o prefeito de Florianópolis, Gean Loureiro (DEM), fez 53,46% dos votos e garantiu já no primeiro turno seu segundo mandato na prefeitura. Após 20 anos sem a reeleição de um prefeito, 126 mil eleitores votaram no candidato do partido Democrata, em um cenário de crise sanitária e alto nível de contágio na cidade.

A estratégia de comunicação adotada pela prefeitura conseguiu construir uma imagem da eficácia de uma gestão da pandemia que não apresentou uma coerência nos momentos mais críticos vividos pelas populações na cidade. Como citado no subcapítulo “Seguindo os decretos”, um estudo⁶³ mostrou que, entre maio e junho de 2020, mesmo com o aumento na

⁶²Ver estágios do Covidômetro na página 81 desta dissertação.

⁶³O potencial de propagação da Covid-19 e a tomada de decisões governamentais: uma análise retrospectiva em Florianópolis, Brasil. Disponível em <<https://preprints.scielo.org/index.php/scielo/preprint/view/993/1411>>. Acesso em 15 abril 2021.

reprodução do contágio da doença, as medidas de enfrentamento à pandemia foram ainda mais flexibilizantes na cidade. Diferente do que ocorreu meses antes, em março e abril de 2020, quando os decretos foram mais restritivos e acompanharam a situação epidemiológica da cidade como parâmetro para a tomada de decisões.

Neste primeiro quadrimestre de 2021, vivemos o pior momento da pandemia de coronavírus, até agora. Contudo, o governo municipal optou por somente restringir minimamente os horários das atividades econômicas e de fato não regular o funcionamento como um todo. Medidas de isolamento ou quarentena não foram implementadas. E apesar da plataforma Covidômetro ainda informar que o processo de tomada de decisões passa pela avaliação de cenários epidemiológicos, as medidas vigentes estão longe de acompanhar a progressão da epidemia na cidade.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Miriam; CANELLA, Francisco. **Sob ameaças, há 30 anos 100 famílias de Florianópolis plantaram a luta por moradia.** 2020. Disponível em: <https://iela.ufsc.br/noticia/sob-ameacas-ha-30-anos-100-familias-de-florianopolis-plantaram-luta-por-moradia>. Acesso em: 02 abr. 2021.
- ANJOS, Priscila Oliveira dos. **Próxima parada: Monte Serrat.** O itinerário da recente história do transporte coletivo na comunidade mais populosa do Maciço do Morro da Cruz. TCC (graduação) - UFSC/Centro de Comunicação e Expressão, Jornalismo. Florianópolis:UFSC/CCE, 2016.
- ARAÚJO, Fábio. MALLART, Fábio. MEDEIROS, Flávia. **As valas comuns: Imagens e políticas da morte.** DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social – Rio de Janeiro – Reflexões na Pandemia 2020 – pp. 1-12
- BENETTI, Estela. **Falta de crédito, transporte, impeachment e desemprego:** na visão do presidente da acif, rodrigo rossoni. na visão do presidente da Acif, Rodrigo Rossoni. 2020. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/colunistas/estela-benetti/falta-de-credito-transporte-impeachment-e-desemprego-na-visao-do>. Acesso em: 25 fev. 2021.
- BOLETIM A QUESTÃO ÉTNICO-RACIAL EM TEMPOS DE CRISE.** 2020. Disponível em: <http://anpocs.org/index.php/publicacoes-sp-2056165036/boletim-cientistas-sociais>. Acesso em: 08 fev. 2021.
- CALDEIRA, Teresa P. do Rio. 2000. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo.** São Paulo: Editora 34/Edusp. 399 pp.
- CAMPOS, Marcelo da Silveira. **A cidadania vertical no Brasil e o coronavírus.** Revista Le Monde Diplomatique Brasil. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/a-cidadania-vertical-no-brasil-e-o-coronavirus/>. Acesso em: 15 jan. 2021.
- DAS, Veena. **Encarando a Covid-19: Meu lugar sem esperança ou desespero.** DILEMAS: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social - Rio de Janeiro - Reflexões na Pandemia 2020 - pp. 1-8, 2020.
- DAS, V.; POOLE, D. **El estado y sus márgenes. Etnografías comparadas.** Cuadernos de antropología social, n. 27, 11.
- Direitos na pandemia - Mapeamento e análise das normas jurídicas de resposta à Covid-19 no Brasil.** 2021. Boletim n. 10. Disponível em: <https://www.conectas.org/publicacoes/download/boletim-direitos-na-pandemia-no-10>. Acesso em: 30 jan. 2021.

FELIX, Rosana. **Três semanas sem mortes por Covid-19: como Florianópolis chegou lá.** Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/republica/tres-semanas-sem-mortes-por-covid-19-como-florianopolis-chegou-la/>. Acesso em: 28 maio 2020.

Florianópolis completa um mês sem registrar mortes pela Covid-19. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2020/06/03/florianopolis-completa-um-mes-sem-registrar-mortes-pela-covid-19.ghtml>. Acesso em: 3 jun. 2021.

Florianópolis confirma nova morte por Covid-19 após 32 dias. Disponível em: <https://ndmais.com.br/saude/florianopolis-confirma-nova-morte-por-covid-19-apos-32-dias/>. Acesso em: 06 jun. 2020.

FOUCAULT, Michel. **O nascimento da medicina social.** In: FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. 25. ed. São Paulo: Graal, 1990.

GOMES, Juliana. **Florianópolis completa 30 dias sem mortes.** 2020. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/florianopolis-completa-30-dias-sem-mortes-por-coronavirus-ouca>. Acesso em: 03 jun. 2020.

GARCIA, Leandro Pereira; TRAEBERT, Jefferson; BOING, Alexandra Crispim et al. **O potencial de propagação da Covid-19 e a tomada de decisão governamental: uma análise retrospectiva em Florianópolis, Brasil.** 2020. Disponível em <https://preprints.scielo.org/index.php/scielo/preprint/view/993/1411>. Acesso em 3 de fev 2021.

GONZALEZ, Lélia. **Por um feminismo afro-latino-americano: ensaios, intervenções e diálogos.** Rio de Janeiro, Zahar, 2020.

GUTTERRES, Anelise dos Santos. **A resiliência enquanto experiência de dignidade: antropologia das práticas políticas em um cotidiano de lutas e contestações junto a moradoras ameaçadas de remoção nas cidades sede da copa do mundo 2014.** 2014. 408 f. Tese (Doutorado) - Curso de Antropologia Social, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/114459>. Acesso em: 12 jan. 2021.

INGOLD, Tim. **“Contra o espaço: lugar, movimento, conhecimento”.** In: *Estar vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição*. Petrópolis: Vozes, 2015 - Coleção Antropologia.

JIRÓN, Paola; GÓMEZ, Javiera. **Interdependência, cuidado e gênero: estratégias de mobilidade na cidade de Santiago.** *Tempo Social*, [S.L.], v. 30, n. 2, p. 55-72, 28 jul. 2018. Universidade de Sao Paulo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBiUSP. <http://dx.doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142245>.

MEDEIROS, Flavia; ANJOS, Priscila dos. **Doença, violências e racismo: a pandemia do novo coronavírus em Florianópolis/sc** 1. *Ponto Urbe*, [S.L.], v. -, n. 27, p. 1-17, 28 dez. 2020. OpenEdition. <http://dx.doi.org/10.4000/pontourbe.9502>.

MBEMBE, Achille. **Crítica da Razão Negra**. Tradução de Sebastião Nascimento. São Paulo: n-1 edições, 2018. 320p.

NOGUEIRA, Azânia Mahin Romão. **Territórios Negros em Florianópolis**. Dissertação (Mestrado) - UFSC/Centro de Filosofia e Ciências Humanas/ Programa de Pós Graduação em Geografia, Florianópolis: UFSC/CFH, 2018.

OSCAR, Naiana. **Florianópolis, uma cidade que ficou 32 dias sem mortes**. 2020. Disponível em: <https://saude.estadao.com.br/noticias/geral,florianopolis-uma-cidade-que-ficou-32-dias-sem-mortes,70003327785>. Acesso em: 8 jun. 2020.

PEREIRA, Silvia Garcia Nogueira. **A construção da notícia em dois jornais cariocas:: uma abordagem etnográfica**. 1998. 126 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Antropologia Social, Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.

Portal COVID-19 Brasil. COVID-19 BRASIL [acessado 2020 Jun 03]. Disponível em: <https://ciis.fmrp.usp.br/covid19/>

RIVEIRA, Carolina. **Florianópolis completa um mês sem mortes por coronavírus**. 2020. Disponível em: <https://exame.com/brasil/florianopolis-completa-um-mes-sem-mortes-por-coronavirus/>. Acesso em: 4 jun. 2020.

ROLNIK, Raquel; MARINO, Aluizio; KLINTOWITZ, Danielle; BRITO, Gisele; MENDONÇA, Pedro. **Não se enfrenta a pandemia com leituras simplificadas do território**. 2020. Coluna A cidade é nossa. Disponível em: <https://raquelrolnik.blogosfera.uol.com.br/2020/06/04/nao-se-enfrenta-a-pandemia-com-leituras-simplificadas-do-territorio/>. Acesso em: 15 jul. 2020.

SCOTT, Parry. **Mobilidades familiares nas epidemias do Zika e do Coronavírus**. 2020. Boletim Anpocs n 55. Disponível em: http://anpocs.com/images/stories/boletim/boletim_CS/Boletim_n55.pdf. Acesso em: 20 out. 2020.

SCOTT, Parry; LIRA, Luciana Campelo de; MATOS, Silvana Sobreira de; SOUZA, Fernanda Meira; SILVA, Ana Claudia Rodrigues; QUADROS, Marion Teodósio de. Itinerários terapêuticos, cuidados e atendimento na construção de ideias sobre maternidade e infância no contexto da Zika. **Interface - Comunicação, Saúde, Educação**, [S.L.], v. 22, n. 66, p. 673-684, set. 2018. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/1807-57622017.0425>.

SHELLER, Mimi. **Theorising mobility justice**. **Tempo Social**, [S.L.], v. 30, n. 2, p. 17-34, 28 jul. 2018. Universidade de Sao Paulo, Agencia USP de Gestao da Informacao Academica (AGUIA). <http://dx.doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142763>.

SHELLER, Mimi; URRY, John. **The New Mobilities Paradigm**. Environment And Planning A: Economy and Space, [S.L.], v. 38, n. 2, p. 207-226, fev. 2006. SAGE Publications. <http://dx.doi.org/10.1068/a37268>.

SHELLER, Mimi. **Theorising mobility justice**. Tempo Social, [S.L.], v. 30, n. 2, p. 17-34, 28 jul. 2018. Universidade de Sao Paulo, Agencia USP de Gestao da Informacao Academica (AGUIA). <http://dx.doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142763>.

SINGH, Dhan Zunino. **Cidades, práticas e representações em movimento: notas para uma análise cultural da mobilidade como experiência urbana**. Tempo Social, [S.L.], v. 30, n. 2, p. 35-54, 28 jul. 2018. Universidade de Sao Paulo, Agencia USP de Gestao da Informacao Academica (AGUIA). <http://dx.doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142171>.

REFERÊNCIAS DE ATOS NORMATIVOS

Portaria nº 188, de 3 de fevereiro de 2020.

Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020.

Medida cautelar na ação direta de inconstitucionalidade 6341.

Decreto Estadual de nº 506 de 12 de março de 2020.

Decreto Municipal nº 21.340 de 13 de março de 2020

Decreto Municipal nº 21.347 de 16 de março de 2020.

Decreto Estadual nº 509 de 17 de março de 2020.

Decreto Estadual nº 515, 17 de março de 2020.

Decreto Municipal nº 21.354 de 18 de março de 2020.

Decreto Municipal 21.368 de 27 de março de 2020.

Decreto Municipal nº 21.729 de 10 de julho de 2020.

Decreto Estadual nº 724 de 17 de julho de 2020

Decreto Estadual 525 de 23 de março de 2020.