

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA E CIÊNCIA
POLÍTICA**

Por Uma Vida Sem Catracas: uma análise dos vínculos e
relações entre a juventude contestadora contemporânea e a
cidade

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Janice Tirelli Ponte de Sousa
Graduando: Yuri Kieling Gama

Florianópolis,
2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA E CIÊNCIA
POLÍTICA

Por Uma Vida Sem Catracas: uma análise dos vínculos e relações
entre a juventude contestadora contemporânea e a cidade

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado por Yuri Kieling Gama como requisito para obtenção do título de Bacharel em Ciências Sociais, do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina.

Orientadora: Professora Doutora Janice Tirelli Ponte de Sousa

Banca examinadora:

Dr. Alexandre Bergamo Idargo (UFSC)

Dra. Janice Tirelli Ponte de Sousa (orientadora – UFSC)

Dra. Maria Soledad Etcheverry Orchard (UFSC)

Florianópolis, 22 de agosto de 2011.

Resumo

No período entre meados de 1999 e junho de 2011, Florianópolis foi palco de diversas manifestações juvenis pelo passe livre estudantil e protestos populares contra os aumentos de tarifas do transporte coletivo, principalmente no que ficou publicamente conhecido como as Revoltas das Catracas, nos anos de 2004 e 2005. Tendo em vista a participação de uma juventude contestadora organizada nas ações coletivas e no aprofundamento e disseminação do debate sobre mobilidade urbana, através da formulação de propostas de transformações sociais, este trabalho tem como objetivo compreender as relações e vínculos que essa juventude estabelece com a cidade. Com base no material coletado, procuramos caracterizar quem são esses jovens protagonistas, analisando como eles definem e dão sentido à participação política coletiva na cidade; às concepções de cidade e cidade ideal; identificando e analisando a concepção deles de direito à cidade; e identificando as questões sócio-históricas na cidade de Florianópolis que acabaram resultando nas contínuas manifestações de contestação.

Palavras-chave: cidades, urbanismo, direito à cidade, movimentos sociais, juventude

Abstract

Between mid 1999 and June 2011, Florianópolis staged several demonstrations by youth demanding student free pass, and also popular protests against increases in public transportation fares—especially the ones which became publicly known as *Revoltas das Catracas* (Turnstiles Riots), in 2004 and 2005. The participation of a rebellious youth in organized collective action, through the formulation of proposals for social change, caused the dissemination and deepening of the debate on urban mobility. This work aims to understand the relationships and bonds between this youth and the city. Based on the material collected, we describe who these young actors are. We also look at how they define and give meaning to their political participation in the city, their conceptions of city and the ideal city by identifying and analyzing their concept of the right to the city. This project identifies socio-historical issues in the city of Florianópolis, which ultimately resulted in the ongoing demonstrations.

Keywords: cities, urbanism, right to the city, social movements, youth

Agradecimentos

As palavras aqui presentes são provas do vivido, do pensado e do sentido que marcam uma época pessoal e que resultam em uma pesquisa. Conseqüentemente, o presente Trabalho de Conclusão de Curso é fruto de um trabalho coletivo, resultado de um compartilhamento de conhecimento e da convivência de muitas pessoas especiais, a essas pessoas que eu agradeço neste momento.

Na elaboração direta deste material, agradeço a todos os colegas do Núcleo de Estudos da Juventude Contemporânea (Nejuc), os quais colaboraram, através de intensas e boas discussões durante esses dois anos e meio de convivência, com o meu aprendizado.

Especialmente à professora Janice Tirelli Ponte de Sousa, minha orientadora, a quem devo muito mais do que o específico conhecimento acadêmico, gostaria de agradecer pelo acolhimento, empenho e compreensão constantes durante todo esse tempo de convívio.

Agradeço aos professores e professoras e demais funcionários do Centro de Filosofia e Ciências Humanas, com os quais mantive contato e que colaboraram para que eu pudesse concretizar minha graduação em uma universidade pública.

Também agradeço a minha mãe e ao meu pai e a minha família, por todo o esforço, carinho e ajuda para que eu pudesse efetuar meus estudos.

E aos camaradas e companheiras vinculados direta ou indiretamente aqui, dedico a vocês este trabalho, acreditando que ele sirva de alguma

forma como contribuição para nossos projetos em comum e agradecendo pela companhia durante todos esses anos de lutas que, com certeza, já estão marcados na História.

Sumário

Introdução.....	8
1 Da cidade ao direito à cidade.....	14
1.1 Definições de cidade.....	14
1.2 A cidade e suas formações.....	23
1.3 A urbanização no Brasil.....	34
1.4 Os debates sobre o direito à cidade.....	45
2 Das definições sobre juventudes e gerações.....	54
3 O contexto das lutas por melhorias sociais no transporte coletivo de Florianópolis.....	71
3.1 1999 a 2003: O projeto do Sistema Integrado, a Campanha pelo Passe Livre e a “Revolta do Buzu”.....	72
3.2 2004: A “Revolta da Catraca I” e a aprovação da Lei do Passe Livre.....	81
3.3 2005: A fundação do Movimento Passe Livre, a “Revolta da Catraca II” e a suspensão da Lei do Passe Livre.....	94
3.4 2006 a 2011: A aprovação do pacote da Tarifa Única, o ataque de “capangas” à manifestação e os desdobramentos das lutas.....	115
4 O jovem e a cidade de Florianópolis.....	131
4.1 O sentido da participação política coletiva na vida da cidade.....	131

4.2 Os vínculos com diversos setores da sociedade.....	140
4.2.1 Os contatos.....	141
4.2.2 As relações com as instâncias políticas institucionais.....	147
4.2.3 O uso das regiões socioespaciais da cidade.....	155
4.3 A mobilidade urbana e as suas contradições.....	160
4.4 O direito à cidade para a juventude contestadora.....	164
4.5 As concepções de cidade para os jovens.....	171
4.5.1 Sobre a urbanização brasileira.....	178
4.6 A concepção de cidade justa, democrática e igualitária.....	181
Considerações finais.....	190
Referências.....	203
Anexos.....	213

Introdução

A proposta desta monografia, como Trabalho de Conclusão de Curso, se insere no contexto das pesquisas do Núcleo de Estudos da Juventude Contemporânea (Nejuc), do qual participamos desde nossa inserção como bolsista de extensão no ano de 2009, com o projeto *Apoio e constituição da memória das organizações juvenis catarinenses*, relacionado diretamente ao projeto de extensão realizado em 2008, *As juventudes e suas narrativas políticas em cada época*.

O trabalho visa compreender as relações e os vínculos que a juventude contestadora organizada, participante das lutas por melhorias no transporte coletivo de Florianópolis no período de 1999 até 2011, estabelece com a cidade. Para atingirmos esse objetivo, procuramos caracterizar quem são esses jovens protagonistas, analisando como eles definem e dão sentido a sua participação política, identificando e analisando a concepção deles de direito à cidade, e identificando as questões sócio-históricas na cidade de Florianópolis que acabaram resultando nas contínuas manifestações de protesto e contestação.

A escolha do tema foi motivada por nossa forte proximidade com todo o contexto de lutas apresentado aqui, tendo em vista nossa participação desde a Campanha pelo Passe Livre, e a posterior da fundação do Movimento Passe Livre (MPL) e, em paralelo, a participação nos coletivos do Centro de Mídia Independente e da Rádio de Tróia. Outra influência na escolha deste tema foi por nossa vontade de transformar as cidades; entendendo, assim, a relação direta entre ambos, unimos as

escolhas subjetivas com o arcabouço teórico dos estudos adquirido ao longo do curso de Ciências Sociais.

Nossa intenção com este trabalho é expor e registrar o contexto de uma geração de jovens contestadores e propositores de mudanças práticas nas cidades, através do que ela pensa para a cidade, como ela percebe suas ações, suas relações e a visão da cidade em que ela vive. Nossa proposta inicial contava com uma análise de seis grupos mapeados previamente, que participaram de alguma forma do contexto, entretanto, ao longo da pesquisa, devido a dificuldades de acesso e de tempo, redirecionamos o foco para somente dois grupos específicos, no caso, o Movimento Passe Livre (MPL) e a Frente de Luta pelo Transporte (FLTP). Ou seja, grupos que convocaram as primeiras manifestações, seguiram convocando novas e desenvolveram um profundo questionamento e debate da cidade. Nosso foco não foi o de analisar detalhadamente a história dos coletivos, nem os indivíduos em si, mas partimos de ambos para entender o que a juventude organizada pensa sobre a cidade e o que quer para ela.

Durante a realização dessa pesquisa, entre o segundo semestre de 2010 e o primeiro semestre de 2011, efetuamos uma revisão bibliográfica teórica relacionada ao desenvolvimento das cidades, ao surgimento da urbanização através da revolução industrial, às concepções de direito à cidade e aos conceitos de geração e juventude. Também realizamos a leitura de um extenso arquivo histórico, produzido pelos grupos e indivíduos pesquisados, necessário para contextualizarmos o momento em que se deram essas lutas e para identificarmos e caracterizarmos os jovens protagonistas. Esse material analisado é constituído de panfletos,

comunicados, boletins, manifestos, artigos, matérias e periódicos, tanto em versão impressa quanto em versão digital disponível na internet; além, é claro, de um arquivo pessoal nosso. O acesso a todo esse denso material de elementos conjunturais se deve, principalmente, à nossa relação próxima aos grupos e ao contexto em questão.

Uma das preocupações que mantivemos desde o princípio foi de não só analisar os materiais produzidos coletivamente, já que consideramos que eles sozinhos não seriam o suficiente para nossas correlações. Com o intuito de deixar presente no corpo do texto as “falas” dos sujeitos pesquisados, utilizamos como instrumento metodológico um questionário semiestruturado e entrevistamos militantes do MPL e da FLTP. Colhemos depoimentos de seis integrantes que participaram dos principais momentos de mobilização e debate contextualizados entre 2004 e 2011 e, principalmente, que durante os anos pesquisados transitaram e atuaram em mais de um grupo, além dos dois já citados, formando uma rede de coletivos que também atuaram no contexto das lutas pelo transporte público, enriquecendo diversificada e profundamente o conteúdo do estudo. Esses militantes tiveram suas participações em coletivos como a Campanha pelo Passe Livre, a Rádio de Tróia, o Grêmio do Colégio Aplicação, o Diretório Central dos Estudantes da UFSC, a Juventude Revolução Independente e o Centro de Mídia Independente.

Nossa imersão no contexto dos movimentos facilitou o contato com os militantes para as entrevistas em encontros marcados através de *e-mails* e telefonemas. As entrevistas foram realizadas de duas formas: pessoalmente, com uma gravação de áudio; e através de trocas de *e-*

mail. Pessoalmente, os encontros se deram parte nas casas dos entrevistados e parte na sala do Nejud. Por ser uma fonte descritiva, o questionário (anexo) permitiu uma percepção detalhada da narrativa dos protagonistas para a apreensão do desenvolvimento dos conceitos discutidos na revisão bibliográfica, dos relacionamentos e vínculos dos jovens pesquisados com grupos, indivíduos e com espaços, da sua participação política coletiva e, também, como eles percebem suas ações influenciando as vidas de outras pessoas, grupos e a própria cidade em um todo.

Após as entrevistas, transcrevemos os áudios e agrupamos as respostas mais importantes, que pudessem colaborar com os nossos objetivos, em três assuntos principais: a) caracterização do entrevistado; b) visão ampla de cidade, abordando concepções e compreensões de cidade, de direito à cidade, sobre as manifestações contra os aumentos de tarifa e sobre a mobilidade urbana em Florianópolis; e c) organização coletiva e relação política com a cidade, abordando a organização interna do grupo e suas relações com os diversos setores da sociedade. Depois de agrupadas, utilizamos a metodologia comparativa e interpretativa de todos os materiais trabalhados. Analisamos as informações de maneira que pudéssemos estabelecer relações de proximidade ou distanciamento entre os depoimentos dos entrevistados; entre os depoimentos e o material produzido pelos grupos pesquisados; e entre os depoimentos e a revisão bibliográfica, para que assim pudéssemos formar relações-padrão, garantindo inferências e conclusões coerentes com nossos questionamentos e problemáticas.

No capítulo I expusemos as compreensões teóricas de definições sobre o que é cidade, principalmente através de Rolnik (2004), Rodrigues (2007) e Lefebvre (2001; 2008b); trazemos a cidade e suas formações ao longo dos tempos até a revolução industrial e a urbanização através de Diehl, Rosa e Mazura (2008), Harvey (2008), Lefebvre (2008b), Rolnik (2004) e Araújo e Assunção (2008); e mais a compreensão de urbanização brasileira de Santos (1993). Abordamos o arcabouço teórico de debates sobre as concepções diversas de direito à cidade de Diehl, Rosa, Mazura (2008), Lefebvre (2008), Harvey (2008; 2009) e Souza (2010; 2011); concluindo com a concepção de mobilidade urbana elaborada por Vargas e Sidotti (2008), e Araújo e Assunção (2008).

No capítulo II elaboramos a discussão sobre as definições de juventude e gerações entendendo vários aspectos específicos das juventudes e suas características de transitoriedade, moratória vital e moratória social, compreendendo a ideia de que a juventude pode ser concebida como uma condição ligada às questões biológicas (idade e moratória vital) que são processadas através das culturas (moratória social, classe, gênero etc.).

No capítulo III apresentamos o contexto das lutas por melhorias sociais no transporte coletivo de Florianópolis através matérias, artigos, reportagens escritas por manifestantes participantes dos atos e integrantes do Centro de Mídia Independente, da Rádio de Tróia, do Movimento Passe Livre, e relatos históricos de Vinícius (2004; 2005) e análises de Liberato (2006). Partimos do contexto das lutas desde 1996 até 2003, abarcando a história do projeto do Sistema Integrado, a Campanha pelo Passe Livre e a “Revolta do Buzu” em Salvador.

Abordamos a história do ano de 2004 através da contextualização da “Revolta da Catraca” e da aprovação da Lei do Passe Livre. Expusemos o ano de 2005 através da história da fundação do Movimento Passe Livre, a “Revolta da Catraca II” e a suspensão da Lei do Passe Livre. Abordamos, também, o período de 2006 a 2011 com a aprovação do pacote da Tarifa Única, o ataque de “capangas” à manifestação da FLTP e os desdobramentos da luta até o término dessa pesquisa.

No IV capítulo apreendemos, de fato, a relação entre o jovem e a cidade de Florianópolis e procuramos, a partir dos depoimentos, as correlações e comparações entre os materiais pesquisados, estabelecendo aproximações ou distanciamentos entre o material teórico trabalhado nos capítulos I e II e o material produzido pela juventude pesquisada através de panfletos, boletins, manifestos, artigos e textos.

Capítulo 1

Da cidade ao direito à cidade

*O olhar percorre as ruas como se fossem páginas escritas: a cidade diz tudo o que você deve pensar, faz você repetir o discurso, e, enquanto você acredita estar visitando Tamara, não faz nada além de registrar os nomes com os quais ela define a si própria e todas as suas partes.*¹

1.1 Definições sobre cidade

Quando falamos em cidade, rapidamente pensamos em um “mundo” de coisas: carros, prédios, ruas, engarrafamentos, poluição, violência, arquitetura, shoppings, postos de gasolina, urbanismo, supermercados, praças, prefeitura, medo, paixão, liberdade, prisão e a lista não para. Pensamos em um amontoado de informações emboladas vindas uma atrás da outra, sem nenhum padrão aparente; em uma coleção de conceitos, objetos, sentimentos, lugares, ideias que se reúnem em, e atraídas por, uma só palavra: cidade.

Assim como no pensamento, no cotidiano da vida material também foi e é possível perceber esse seu caráter de atração, antes mesmo da cidade se tornar um local permanente de trabalho e moradia. Como conta Rolnik (2004), os primeiros embriões de cidade de que temos notícia,

¹ CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. Página 18.

registrados na Mesopotâmia em torno do terceiro milênio antes da Era Cristã, eram os zigurates, gigantescos templos religiosos que congregavam pessoas em rituais. Dessa forma, buscando uma característica essencial da cidade, que pudesse ser considerada atemporal, Rolnik (2004) encontra a ideia de campo magnético, a ideia da cidade como um verdadeiro ímã.

A cidade é um emaranhado de lugares e espaços que despertam lembranças, desejos, significados, segredos – que habitam homens e mulheres. A sobreposição e a reunião de histórias e mitos de um lugar são consequências da coexistência de papéis entre os personagens do dia-a-dia na vida desse ímã, onde, em cada momento que passa uma pessoa pode representar um papel diferente com uma história diferente, sendo vários em um corpo só: ao sul da ilha, o homem que imprime papéis pela manhã, à tarde constrói casas e à noite cuida do filho; no centro dela, a mulher que prega botões à tarde, à noite escreve livros e toca violão em bares. Nessa mesma tônica, pode-se entender, então, que “a cidade deve ser compreendida como forma espacial e lugar de concentração da produção, circulação, edificações, população, consumo de bens e serviços” (RODRIGUES, 2007, p. 79).

Lefebvre, ao pensar a cidade, propõe uma primeira definição dela “como sendo projeção da sociedade sobre um local, isto é, não apenas sobre o lugar sensível como também sobre o plano específico, percebido e concebido pelo pensamento, que determina a cidade e o urbano” (LEFEBVRE, 2001. p. 62). Ele afirma isso após mostrar o fato de que, historicamente,

a cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes (campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados etc.), com sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. (LEFEBVRE, 2001, p. 51)

Compreende-se isso também quando Santos (2009a) discute a diferenciação entre espaço e paisagem ao afirmar que:

Os movimentos da sociedade, atribuindo novas funções às formas geográficas, transformam a organização do espaço, criam novas situações de equilíbrio e ao mesmo tempo novos pontos de partida para um novo movimento. Por adquirirem uma vida, sempre renovada pelo movimento social, as formas – tornadas assim formas-conteúdo – podem participar de uma dialética com a própria sociedade e assim fazer parte da própria evolução do espaço. (SANTOS, 2009a, p. 106)

Baseando-se, dessa maneira, na ideia de que “o espaço é a síntese, sempre provisória, entre o conteúdo social e as formas espaciais” (*Idem*, 2009a, p. 109) e que

Quando a sociedade age sobre o espaço, ela não o faz sobre os objetos como realidade física, mas como realidade social, formas-conteúdo. Isto é, objetos sociais já valorizados aos quais ela (a sociedade) busca oferecer ou impor um novo valor. A ação se dá sobre objetos já agitados, isto é, portadores de ações concluídas, mas ainda presentes. (*Ibidem*, 2009a, p. 109)

E onde, no caso, a paisagem seria um conjunto de formas atrelado à relação do homem com a natureza, mais precisamente com a expressão configuração territorial, em que “a rigor a paisagem é apenas a porção da configuração territorial que é possível abarcar com a visão.” (SANTOS, 2009a, p. 103).

Assim, viver o espaço é construir sentido, pois ele se constitui não só como um terreno físico, mas também como imagens e imaginário. Os espaços são uma construção histórica-social-cultural que diferem de cultura para cultura, de olhar para olhar, condicionados por diferentes vivências, tecnologias, velocidades e momentos. Na esteira do tempo, a cidade é corroída por marcas profundas nos espaços desfigurados e configurados; o tempo destrói e constrói a cidade.

À luz da imaginação sociológica de Wright Mills (1959), compreendemos a necessidade de entender que a relação entre a vida do indivíduo e a vida da sociedade é um caminho de duas mãos: onde a vida do indivíduo apreende a da sociedade e a vida da sociedade apreende a do indivíduo, transformando-se, assim, em um dialético jogo de influências que garante a vida nas cidades como complexa e tumultuada: uma vida em que a história se refaz a cada dia que passa e cada vez mais transformações ocorrem em tão pouco tempo.

Ainda sobre as transformações do tempo na cidade, Gastal cita Argan ao dizer que a cidade não se funda (2006), ela se forma e deixa entender que mesmo aquelas cidades que foram planejadas, ao longo de sua história acabam se remodelando ao sabor dos ventos soprados por aqueles que a habitam. E que para termos uma cidade melhor, é preciso acalentar no imaginário a cidade que queremos, mostrando que não só

de cálculos e medidas se faz uma, mas também de sonhos e necessidades.

Com isso, é possível conectar com a ideia de Harvey (*apud* GASTAL, 2006, p.61) que, para se pensar a cidade e o pensamento que a constitui, se faz necessário, num primeiro olhar, compreender os conceitos de cidade e urbano e entender que o urbano poderá implicar um modo de vida, uma sensibilidade e uma cultura (*apud* GASTAL, 2006, p.61), que ele nasceu na cidade, mas espalhou-se para além de seus limites, ganhando corpo e se misturando com ela no imaginário. Lefebvre (2008b) ao discutir urbanização das cidades, ao discutir o conceito de urbano, trabalha com a ideia de que ele é a utopia, uma promessa do *possível-impossível*, mas de foco no possível, na ação. Onde o ser humano precisa de uma *re-apropriação* de suas condições no tempo, no espaço, nas coisas já que numa falta de articulação essas coisas acabaram perdendo sua relação direta numa mesma direção, ou seja, criar a unidade *espaçotemporal* é, de certa forma, uma definição possível da sociedade urbana. Para isso, o autor trabalha que “*politicamente*, essa perspectiva não pode ser concebida sem autogestão estendida da produção e das empresas às unidades territoriais” (LEFEBVRE, 2008b. p. 161).

No que tange à compreensão das modificações da cidade, Lefebvre (2001) realiza um curioso paralelo entre a cidade e a escrita. Ele afirma que a cidade é marcada por atos e agentes locais através de relações de produção e propriedade e, conseqüentemente, as relações entre classes e as relações de lutas de classes, ou seja, incluindo aí ideologias com modos de pensar sobre concepções religiosas, jurídicas, éticas e

filosóficas. Os processos globais, as relações gerais se inscreveram no texto urbano transcritos por ideologias e interpretados por tendências de concepção de cidade, assim lê-se a cidade porque ela se escreve, porque ela foi uma escrita e para examinar esse texto é preciso contextualizá-lo (LEFEBVRE, 2001).

Rolnik (2004) faz outro paralelo entre escrita e cidade, mas não como oposição a essa de Lefebvre, e sim complementar: explica que na história, os dois fenômenos, escrita e cidade, surgem impulsionados pela necessidade de memorização, medida e gestão do trabalho coletivo. “A cidade, enquanto local permanente de moradia e trabalho se implanta quando a produção gera um excedente, uma quantidade de produtos para além da necessidade de consumo imediato” (ROLNIK, 2004, p. 16). É na cidade e através da escrita que se registra a acumulação de riquezas e de conhecimentos, pois é a partir da cidade que a produção é impulsionada e nela se guardam os frutos, bem como é nela que se produz e testam novas tecnologias do trabalho e da guerra.

Indo por mais um caminho, Rolnik (2004) afirma que com o passar do tempo, a história da cidade vai se escrevendo e transformando significados dos territórios. O próprio espaço da cidade conta sua história transformando-se em memória coletiva de uma cidade que vai se fazendo e refazendo, moldando e remodelando seus habitantes, trabalhando com constantes alterações de significados e valores.

Gastal recorre a Barthes quando compreende que, mesmo aqueles que já estão acostumados com a cidade em seus cotidianos elaboram consciente ou inconscientemente cálculos e análises, mapas e resoluções

de sensações e de lugares da cidade para tentar compreender o que os cerca e dar sentido a suas vidas.

Michel de Certeau (1990), ao falar da produção de mapas e de lugares através do deslocamento das pessoas pela cidade, afirma que os jogos dos passos moldam espaços e tecem lugares, onde “os processos do caminhar podem reportar-se em mapas urbanos de maneira a transcrever-lhe os traços (aqui densos, ali mais leves) e as trajetórias (passando por aqui e não por lá) (...)” (CERTEAU, 1990, p. 176).

Percebemos que a produção espacial sofre influência dos movimentos e dos lugares fixos, deixando aparente a relação dialética entre deslocamento e equipamentos/lugares estabelecidos, já que “o urbano não é uma realidade acabada. É um horizonte de transformações territoriais, sociais, políticas e econômicas” (RODRIGUES, 2007, p. 79). O urbano se faz “como paisagem cuja construção de sentido envolveria não apenas o vivido, mas também o percebido e o imaginado”, onde Harvey aponta que o vivido envolve práticas espaciais visuais como “fluxos, transferências e interações físicas e materiais que ocorrem no e ao logo do espaço” o percebido supõe “signos e significações, códigos e conhecimentos que permitem falar sobre essas práticas materiais e compreendê-las” e em que “no imaginado urbano, há os espaços de representação “invenções mentais (códigos, signos, discursos espaciais, planos utópicos, paisagens imaginárias) e até construções materiais como espaços simbólicos (...)” (HARVAY *apud* GASTAL, 2006, p. 204).

No que se refere à história da cidade, Rolnik (2004) fala que a partir do momento em que a cidade aglomerou, em um espaço limitado, uma

numerosa população criou-se o mercado, e, conseqüentemente, intensificaram-se as possibilidades de troca e colaboração entre o ser humano, crescendo os motivos de deslocamentos entre cidades e regiões do planeta. Mais especificamente a cidade medieval, que focou numa economia mercantil e mostrou a grande influência dos movimentos entre continentes e cidades, com o comércio de longa distância e uma circulação maior de mercadorias, forçando a necessidade de dinheiro.

Retornando à importância da dialética entre fixos e fluxos para a formação das cidades, Gastal fala que:

Se a cidade é a materialização do urbano no espaço, essa materialização não se restringe aos elementos fixos: praças, monumentos, igrejas, indústrias, casas, ruas e muitos outros. Em torno e no interior dos fixos, há todo um mundo em movimento, onde circulam pessoas, mercadorias, relações sociais, manifestações culturais, para além do simples trânsito de veículos individuais ou coletivos. Eles constituem os fluxos que, junto com os fixos, formam a cidade. Daí a tese de Argan (1992) de que a cidade se forma. Ou talvez, tornando a questão mais complexa, a cidade se constituiria não apenas na soma, mas no conflito dos fluxos com os fixos. (GASTAL, 2006, P. 94)

Nessa relação de vai e vem, a cidade é movimento. E nos dias atuais, vemos o sujeito se limitar cada vez mais ao simples trajeto de casa para o trabalho, do trabalho para casa e, dessa forma, Virilio (1984, p. 63) afirma que “não habitamos o estacionário, mas o tempo gasto mudando de lugar” (*apud* GASTAL, 2006, p.94). E não só o simples deslocamento corporal das pessoas, mas

Outros deslocamentos, de idéias, saberes, crenças, culturas ou bens culturais, que igualmente formam a cidade, podem ser submetidos ao aumento da velocidade, facilitados ou não por novas estruturas físicas. Uma estrada ou avenida urbana, mesmo que leve, não raro, anos para ser construída, uma vez estabelecida, não apenas os fluxos concretos serão constantes e dinamizados por seu leito, como também os fluxos sociais e simbólicos. (GASTAL, 2006, p. 95)

Mantendo, dessa maneira, cada vez mais uma crescente tensão de fluxos e fixos e complexificando cada vez mais a vida, a ponto de Harvey afirmar que “a cidade é, visivelmente, uma coisa complicada” (*apud* GASTAL, p. 60).

Desse modo, o que é complicado, o que é complexo, o ímã embaraçado que é a cidade precisa ser esmiuçado para fazer sentido, e para ser esmiuçado é preciso entender como a cidade pode ser um camaleão e como funcionam as esferas que constituem o conjunto que as forma. Para entender uma cidade é preciso entender a sociedade e seus protagonistas e para entender uma sociedade é preciso entender a própria cidade. Relação dialética esta que pode ser aprofundada quando Harvey (2009) relembra um ditado que remonta aos gregos, “A mesma casa que edificamos é a casa que nos edifica” e desenvolve dizendo que “ao produzirmos coletivamente nossas cidades, produzimos coletivamente a nós mesmos” e, ao citar um dos integrantes da Escola de Urbanismo de Chicago, Robert Park, o mesmo autor diz que se o ambiente urbano “é o mundo que o homem criou, a cidade é o mundo no qual ele está doravante condenado a viver. Por conseguinte, de forma indireta, e sem nenhum sentido claro do caráter de sua tarefa, ao fazer a

cidade, o homem refez a si mesmo.” (Harvey, 2009, p. 210). É preciso, então, colocarmos a cidade na esteira do tempo, na tortuosa linha da história e situarmos um pouco como se desdobraram as transformações esparsas das cidades em diferentes lugares do mundo.

1.2 A cidade e suas formações

Quando falamos em história da cidade, assim como quando pensamos na palavra *cidade*, uma noção infinita de lugares, transformações, momentos e situações diferentes nos vem à mente. São datas e lugares diversos, espalhados na história da humanidade, tentando capturar um contexto geral da história da cidade, questionamos se “seria possível estabelecer uma espécie de “lógica geral” do “funcionamento” das cidades, independente de sua localização global?” (DIEHL, ROSA, MAZURA, 2008). Podemos dizer, de acordo com os autores acima, ao mesmo tempo, que sim e que não. Enquanto por um lado o processo de formação das cidades num âmbito geral contém em si elementos em comum, por outro, são situações diferentes, ou seja, mesmo sendo esses elementos semelhantes, eles são postos em contextos diferenciados. Então, concluímos que, para se ter uma noção da história, é preciso trabalhar desvendando padrões em um oceano de diferenças e achando diversidade em um deserto homogeneizado.

Pensando nas formações da cidade ao longo da história, Lefebvre (2001) expõe essa diversificação que impossibilita ter uma versão única da história dela, mostrando como urbano e cidade se misturam ao passo em

que as formações esparsas vão se constituindo. É possível vermos isso também em Diehl, Rosa e Mazura (2008).

É por isto que a cidade antiga (composta por escravos e aristocratas) é distinta da cidade feudal (composta por servos e senhores feudais), que é distinta por sua vez da cidade capitalista (composta por proletários e burgueses). Tampouco é possível estabelecer paralelos mecanicistas entre cidades sob diferentes posicionamentos geopolíticos, ainda que sob um mesmo modo de produção (cidades capitalistas européias e cidades capitalistas latino-americanas, por exemplo). (DIEHL, ROSA, MAZURA, 2008)

Assim, de maneira simples, os autores estabelecem que um dos pontos em comum entre todas as primeiras cidades é que elas surgiram basicamente a partir do momento em que se tornou possível a fixação do ser humano em um território só. E essa possibilidade se concretizou somente quando o a humanidade descobriu maneiras de trabalhar com a terra e de usufruir dos alimentos plantados a partir de novidades tecnológicas agrícolas. Com a fixação nas terras, o trabalho começou a ser dividido de maneira mais complexa e novas necessidades surgiram, com isso pequenos clãs de caçadores se transformaram em grandes aglomerados e pessoas se reuniram em volta da principal atividade da época, a agricultura.

Harvey (2008), ao trabalhar a discussão sobre o desenvolvimento das cidades ao longo da história, explicita que seu embasamento para o debate parte do ponto que as cidades surgiram porque as sociedades sentiram a necessidade de se fixar para morar e trabalhar. Mais

especificamente, organizar o trabalho (o que ocorreu através de uma inicial e precária divisão social do trabalho), pois se começou a produzir além do necessário para consumo no momento presente, ou seja, estava se produzindo um excedente; e, para organizar as habitações, surgiu a propriedade privada.

Nas palavras do autor:

Desde a sua criação, as cidades têm surgido através de concentrações geográficas e sociais de um produto excedente. A urbanização tem sido sempre, portanto, um fenômeno de classe, uma vez que os excedentes são extraídos de algum lugar e de alguém, enquanto o controle sobre o seu desembolso normalmente encontra-se em poucas mãos. (HARVEY, 2008, p. 1)

Exemplificando com as cidades europeias por volta de 1500, quando os camponeses saíam das províncias vizinhas atraídos pelas artes da lã e da seda, pelas obras públicas da cidade, pelo serviço nas casas ricas ou por uma vaga de servidor ou mendigo, a cidade como ímã e a cidade como mercado se fizeram presentes. A cidade foi transformada e a economia tomou um impulso; houve a transformação de uma economia baseada na subsistência para uma economia mercantil, na qual se comercializa o excedente; a saída para gastar esse excedente produzido era através de investimentos no comércio.

Podemos compreender, através de Rolnik (2004), que na cidade da Antiguidade se estabeleceu não só uma divisão de trabalho entre campo e cidade, mas também uma “especialização dos ofícios e, conseqüentemente, o desenvolvimento das técnicas (metalurgia,

cerâmica, vidraria, cutelaria)”. Ao passo em que essa divisão produziu e repôs uma hierarquia que reforçou uma organização baseada em exploradores e explorados e que permitiu “a classe dominante maximizar a transformação do excedente alimentar em poder militar e este em dominação política”, deixando a entender que a cidade acaba se desenvolvendo tanto para organizar a produção do excedente, quanto para proteção e organização para guerras. Assim, habitar a cidade é estar protegido e oprimido ao mesmo tempo.

Habitar a cidade é viver em forma coletiva. Com o crescimento e a organização das cidades, a aglomeração tende a ficar cada vez mais densa e mais espaços são construídos e mais lugares precisam ser ordenados e mais a cidade precisa ser organizada. Como nos mostra Rolnik:

mesmo numa cidade perdida nos confins da história ou da geografia há pelo menos uma calçada ou praça que é de todos e não é de ninguém, há o lixo que não pode se acumular nas ruas nem pode ser simplesmente enterrado no jardim, há a igreja ou o templo a construir e manter, enfim há sempre na cidade uma dimensão pública de vida coletiva, a ser organizada. (ROLNIK, 2004, p.20)

Habitar a cidade significa participar de alguma forma da vida pública e o surgimento da propriedade privada acaba sendo primordial para compreender o processo de desenvolvimento da cidade, pois altera sua organização estrutural, focando em um conflito entre as diferentes classes sociais, identificadas a partir das funções econômicas que cada qual desempenha na cidade. As terras cercadas e em nome de algumas

poucas pessoas, acabam contrastando com terras de usos comunitários e com espaços públicos, crescendo, assim, uma luta cotidiana pela apropriação do espaço urbano.

Com a acumulação de fortuna, grandes cidades da época acabaram transformando-se em sedes de administração da gestão da economia mercantil e com isso grandes bancos já atuavam a todo vapor ganhando cada vez mais espaço nas cidades, fazendo com que a economia ganhasse corpo em todas as esferas das sociedades e o capitalismo se estabelecesse e se expandisse como principal sistema organizador de sociedades ao redor do mundo. Rolnik (2004) aponta que o primeiro elemento que entra em jogo é a questão da mercantilização do espaço, da terra urbana. Pois onde antes ela tinha, no geral, um caráter comunal, com a expansão capitalista se tornava uma mercadoria, se comprava e se vendia, assim como são vendidos e comprados sapatos e carros.

Em segundo lugar, Rolnik (2004) enfatiza a divisão da sociedade em classes como um sintoma bem claro dessa reestruturação, onde de um lado há os donos dos meios de produção, os ricos que detêm dinheiro e bens, e de outro, os que vendem sua força de trabalho, os que são despossuídos. No meio termo, entre ambos, existem os artesãos independentes, aqueles que têm seu negócio próprio e que podem se identificar ou mais com os ricos ou mais com os excluídos do poder. Com isso, a cidade tomava ares de grandes reformas urbanas impulsionadas pela industrialização que fortalece o movimento de separação das classes sociais e funções no espaço urbano, que Rolnik (2004, p.40) chama de “segregação espacial”.

Onde, para Araújo e Assunção,

Os muros visíveis e invisíveis que dividem a cidade são evidentes, sendo estes intrínsecos à organização do espaço urbano contemporâneo. A segregação socioespacial se manifesta através dos territórios distintos e separados para cada grupo social, além da separação das funções, principalmente morar e trabalhar, sendo clara a desigualdade de tratamento por parte do Estado. (ASSUNÇÃO e ARAÚJO, 2008. p. 51)

E o espaço urbano é entendido como um produto social que reflete traços da sociedade capitalista em contínua mudança e que mantém a preponderância de uma segregação espacial e social e uma desigualdade ao acesso dos espaços por parte de certos setores da população, em que estes são ao mesmo tempo produtos e produtores das relações capitalistas de produção. Para as autoras estas características intrínsecas ao espaço urbano se refletem diretamente no processo de urbanização.

Confirmando o que Rolnik (2004) e Araújo e Assunção (2008) apontam sobre o desenvolvimento da urbanização e o fortalecimento do capitalismo, vemos Harvey (2008) explicitar esse processo como um processo de autossustentação realizado pelo capitalismo, em que há uma conexão direta entre o desenvolvimento capitalista e a urbanização a partir da dependência da movimentação de um produto excedente. Dessa maneira, para a produção de mais-valia, os capitalistas precisam da existência de um produto excedente, o que, conseqüentemente, é reinvestido para gerar mais-valia. Com esse reinvestimento contínuo, vemos a expansão dos excedentes de produção ligada à história de acumulação de capital e à trajetória da urbanização sob o capitalismo.

Vemos que as histórias se misturam e não existe marcos exatos das mudanças nas sociedades, em certos casos, acontecimentos importantes em uma cidade ali, outra cidade aqui; entretanto, as mudanças nunca ocorrem uniformemente no mesmo momento, leva-se tempo e trabalho para que grandes padrões se espalhem.

Assim, para expor a problemática urbana, Lefebvre (2001) impõe como ponto de partida o processo de industrialização; um processo que inicia já com grandes cidades formadas e juntamente com um capitalismo concorrencial que é liderado por uma burguesia; especificamente, a industrial. A produção agrícola não é mais predominante, nem a propriedade da terra, as terras escapam das mãos dos feudais e são adquiridas pelas mãos dos capitalistas urbanos ricos pelo comércio, pelo banco e pela usura.

E, dessa forma, Lefebvre estabelece como a industrialização foi um choque de urbanização nas cidades:

Sem possibilidade de contestação, esse processo é, há um século e meio, o motor das transformações na sociedade. Se distinguirmos o indutor e o induzido, pode-se dizer que o processo de industrialização é indutor e que se pode contar entre os induzidos os problemas relativos ao crescimento e à planificação, as questões referentes à cidade e ao desenvolvimento da realidade urbana, sem omitir a crescente importância dos lazeres e das questões relativas à “cultura”. (LEFEBVRE, 2001, p. 11)

Com o terreno urbano ganhando destaque a partir da industrialização, a especulação imobiliária vai lentamente se desenvolvendo e se tornando um nicho de mercado, neste caso, Harvey (2001) defende que a

constante busca atrás de terrenos rentáveis para a produção e absorção de capital-excedente forma as políticas do capitalismo e que os capitalistas, para obterem lucro, precisam descobrir e inventar novos meios de produção, obter mais terrenos para extração de matéria-prima e manter uma contínua implementação de novas tecnologias e formas de organização, definindo novas vontades e novas necessidades e, com o excedente acumulado, ter poder de ingerência sobre a administração da cidade, investindo no funcionamento das cidades, fornecendo uma série de “revoluções urbanas” através de urbanistas e planejadores que destoaram transformações em grandes cidades globais.

Como marco transformador no desenvolvimento das cidades, Harvey (2008) cita o planejamento urbano de Paris, França, por Georges-Eugene Haussmann iniciado a partir de 1853. Na época, a Europa estava passando por uma forte crise de capital excedente e de grande número de desempregados, a crise atingiu particularmente Paris, de tal forma que uma fugaz revolta dos trabalhadores desempregados acabou ocorrendo. Para controlar, Napoleão Bonaparte acabou ascendendo ao poder através de um golpe em 1851, deferindo a Haussmann a tarefa de resolver o problema do capital excedente e do desemprego através da urbanização e através de novas instituições financeiras e instrumentos de débito para melhorias urbanas. No caso, Haussmann ampliou, em tamanho, os equipamentos e as estruturas da cidade, destruiu cortiços e vielas e os transformou em grandes prédios públicos, palacetes e largas avenidas e bulevares. Sobre o processo de reformulações na cidade de Paris, o urbanista arquitetou deliberadamente a remoção de uma boa

parcela da classe trabalhadora e dos ingovernáveis do centro da cidade, onde eles constituíam uma ameaça à ordem pública e ao poder político. Saltando para 1942, Harvey (2008) nos fornece outro exemplo de “revolução urbana”, dessa vez o homem das transformações foi Robert Moses, urbanista dos Estados Unidos, e a cidade, Nova Iorque.

Robert Moses changed the scale of thinking about the urban process. Through a system of highways and infrastructural transformations, suburbanization and the total re-engineering of not just the city but also the whole metropolitan region, he helped resolve the capital-surplus absorption problem. To do this, he tapped into new financial institutions and tax arrangements that liberated the credit to debt-finance urban expansion. (HARVEY, 2008)²

Mostrando mais um passo que não só alterou caminhos, mas criou um estilo de vida, no caso, o *American way of life*. Mudou tipos de moradia, criou novos produtos para casa, expandiu rodovias e impulsionou a indústria automobilística. Incluiu de vez como pauta na sociedade ocidental, principalmente, o crescimento urbano focado para o deslocamento através do carro. Segundo Harvey (2008), o projeto absorveu com sucesso o excedente de capital e assegurou temporariamente a estabilidade social, no entanto, mudou o foco de um pensamento de comunidade para a defesa de valores individuais e de propriedade, escondeu as cidades do interior e gerou fortes protestos

² Tradução livre: “Robert Moses mudou a escala de pensamento sobre o processo urbano, para um sistema de rodovias e transformações de infraestrutura de suburbanização e a mudança completa de engenharia não só da cidade, mas de toda a região metropolitana, que ajudou a resolver o problema de absorção do capital-excedente. Para isso, ele aproveitou de novas instituições e regimes fiscais que liberaram crédito para financiar a dívida de expansão urbana.”

entre as camadas da sociedade mais alijadas dos benefícios sociais, principalmente a população negra.

Esses dois exemplos de revoluções urbanas funcionaram como exemplos de urbanização em muitas grandes cidades, e seus estilos de vida se espalharam pelo mundo através da globalização, como um processo de expansão das ideias do capitalismo. Com o adensamento das cidades, onde ricos ficavam mais ricos e pobres ficavam mais pobres, os conflitos entre classes só tenderam a se intensificar e, aos poucos, a segregação social foi sendo instituída região por região para amenizar essa guerra. Rolnik (2004) demonstra isso ao afirmar que nas grandes cidades, apesar dos bairros estarem mais grudados uns nos outros é possível perceber visualmente as diferenças entre eles.

Essa segregação é incentivada e adotada por uma rede de influências e relações de negócios entre as camadas mais ricas da cidade com a especulação imobiliária, com grandes empresas privadas, com planejadores e urbanistas e com a administração local. Separa-se então, os ricos dos pobres, o lugar de moradia do lugar de trabalho, e o lugar do poder de todo o resto. Rolnik diz que:

a vida social burguesa se retira da rua para se organizar à parte, em um meio homogêneo de famílias iguais a ela. A gênese desta arquitetura do isolamento fez parte da redefinição de noção de espaço privado e público que ocorre neste momento. Para a burguesia, o espaço público deixa de ser a rua – lugar das festas religiosas e cortejos que engloba a maior variedade possível de cidades e condições sociais – e passa a ser a sala de visitas ou o salão. (ROLNIK, 2004, p. 49)

Com isso, é possível notar que esse processo de industrialização que impulsionou um choque de urbanização global, acabou reforçando e ampliando o capitalismo em todo o mundo e criando disparidades não só internas dos países e das cidades, mas entre países, entre continentes.

A vida urbana se desenvolve com a “tecnologização da vida” (GASTAL, 2006), e a arquitetura contemporânea se realiza marcada pela tentativa de abolição das distâncias (aquelas mesmas construídas pela segregação e expansão das cidades) através da velocidade de informação, da velocidade do deslocamento, largas avenidas para carros mais rápidos e popularização dos computadores e da internet com ferramentas cada vez mais interativas; uma nova formulação da experiência da esfera pública. É a lógica da máquina avançando sobre a natureza e submetendo tempo e espaço à sua racionalidade – alterações no modo de produção, avanço do setor terciário e a máquina intermediando cada vez mais experiências sensoriais e intelectuais.

A máquina, agora, adentro todos os espaços instantaneamente. A máquina permite a realização de negócios e a gerência de sistemas fabris em unidades de produção espalhadas pelo mundo. A máquina substitui o capitão da indústria por decisões diluídas em hierarquias complexas. Mas a máquina também permeia todas as relações pessoa-mundo: nosso acesso ao que nos cerca é, inevitavelmente, realizado através da máquina. (GASTAL, 2006, p. 211)

Santos também confirma o fator de que nos tempos atuais vivemos mais nos deslocando do que em uma moradia fixa e explícita como a

mobilidade urbana é importante para o desenvolvimento das cidades ao dizer:

Hoje, a mobilidade se tornou praticamente uma regra. O movimento se sobrepõe ao repouso. A circulação é mais criadora que a produção. Os homens mudam de lugar, como turistas ou como imigrantes. Mas também os produtos, as mercadorias, as imagens, as idéias. Tudo voa. (SANTOS, 2009a, p. 328)

Mas a cidade não se expande só no território, de acordo com Gastal (2006), ela se realiza, antes de formada, nos sonhos, no imaginário urbano. Além do espaço físico, ela constitui um emaranhado de ideias e utopias fervidas secretamente dentro de cada morador, o que faz com que as esferas artísticas, como a literatura, o cinema e a fotografia, construam exemplos de cidades para tê-las como cenário ou até mesmo como personagem. A tecnologia traz fortes transformações também quando se trata do imaginário, da memória, seja pessoal, seja coletiva. A sofisticação tecnológica promove uma diversidade de artífices que criam próteses de memória alterando a relação com o tempo.

1.3 A urbanização no Brasil

Diferente das cidades europeias que surgiram, em sua maioria, a partir da cidade antiga ou medieval, as cidades da América Latina nasceram já sob o contexto de organização da cidade capitalista. Por isso, Santos afirma que “todas as cidades latino-americanas nasceram a serviço das relações internacionais com os países mais evoluídos”, já que “a cidade

surgiu a serviço de uma colonização verdadeiramente arraigada” (*apud* DIEHL, ROSA, MAZURA, 2008). Considerando o contexto de colonização europeia forçada, impondo seus interesses econômicos e sua violência militar, as cidades latino-americanas cresceram através de atividades econômicas como a expansão agrícola e a exploração mineira. Dessa forma, tiveram como função inicial abrigar uma burocracia importada da Europa e preocupada com a cobrança de tributos e o escoamento da produção, justificando algumas das razões pelas primeiras cidades terem sido fixadas no litoral, explicam Diehl, Rosa e Mazura (2008).

A urbanização no Brasil iniciou-se legitimada pela ideologia do crescimento, criando equipamentos e regras, favorecendo o desenvolvimento das grandes empresas, deixando de lado as pequenas e a população, mostrando desde o começo o poder de ingerência das corporações na modernização espacial das cidades. Santos afirma que, com esse proceder, em pouco tempo os resultados vieram

a extraordinária geração de riquezas, cada vez mais concentradas, não é contraditória com a enorme produção de pobreza, cada vez mais difundida, enquanto surgem novas classes médias. Essas são indispensáveis à operação do sistema, na cidade e no campo, onde se instalam como nervo e instrumento da circulação e como alavanca de uma produção e de um consumo hegemônicos, isto é, comandados pelas corporações. (SANTOS, 2009b, p. 115)

Com essa hegemonia corporativa, o autor aprofunda dizendo que a produção agrícola menor acaba sendo enfraquecida. Mostrando, assim,

uma modernização que não oferecia chance para todos, e só para aqueles que, com mais capital, poderiam investir em “adotar novas possibilidades técnicas, financeiras ou organizacionais” – já que as oscilações de preço, crédito e demanda deixavam os mais simples limitados, fazendo-os sucumbir.

No Brasil, apesar de um capitalismo tardio (MELLO *apud* SANTOS, 2009b), no momento atual do desenvolvimento mundial – onde as novidades tecnológicas se espalham pelo globo inteiro em pouco tempo –, fala-se em uma modernização quase que simultânea, na qual as transformações estruturais das bases do sistema capitalista se realizam com uma difusão mais rápida e ampla. Entretanto, uma modernização conservadora e dolorosa, que

inclui uma produção extrovertida, o triunfo do consumo dirigido e desculturalizante, a despolitização da política e o desmaio da cidadania, com a instalação de regimes fortes, frequentemente militares, indispensáveis ao financiamento da nova ordem produtiva, com imposição de enormes sacrifícios às populações envolvidas. (SANTOS, 2009b, p. 116)

Como país subdesenvolvido, mas industrializado (SANTOS, 2009b), é possível notar o Brasil com um crescimento econômico constante – principalmente devido a um desenvolvimento material – um aumento forte da classe média e, ainda assim, uma boa margem de pobreza.

Segundo, Diehl, Rosa e Mazura (2008), o fenômeno urbano só chegou a ser notado de maneira expansiva no Brasil, a partir da terceira década do século XX, com o desenvolvimento do capitalismo industrial

impulsionado pela burguesia enriquecida com a atividade mercantil que fundamentou em uma aceleração da formação de equipamentos e construções urbanistas. Assim, o Brasil,

De país eminentemente agrário no início do século XX, passou por um amplo processo de mecanização da agricultura que concentrou ainda mais a propriedade agrícola, expulsando grandes quantidades de trabalhadores rurais para as cidades, onde seriam utilizados no processo de produção industrial, acelerado pela política de substituição de importações e fortalecimento da indústria nacional verificado a partir da década de 1930, e impulsionado nas décadas seguintes. Já ao final do século, as cidades brasileiras são abaladas em suas estruturas de cidades industriais, sob o modelo de substituição de importações, para se tornarem cidades sob o império do capitalismo financeiro. (DIEHL, ROSA e MAZURA, 2008)

O capitalismo financeiro, entendido como a fusão do capital industrial com o capital bancário (DIEHL, ROSA e MAZURA, 2008) ganha corpo na sociedade e é fortalecido através das grandes firmas, como Santos demonstra aqui:

a urbanização corporativa, isto é, empreendida sob o comando dos interesses das grandes firmas, constitui um receptáculo das conseqüências de uma expansão capitalista devorante dos recursos públicos, uma vez que estes são orientados para os investimentos econômicos, em detrimento dos gastos sociais. (SANTOS apud DIEHL, ROSA, MAZURA, 2008)

Com esse processo, as contradições tendem a ficar mais aparentes, as classes mais divididas e a cidade, além de lugar onde as grandes necessidades não são atendidas, é, ao mesmo tempo, “o lugar geográfico e político da possibilidade de soluções” (SANTOS *apud* DIEHL, ROSA e MAZURA, 2008).

A prática modernizadora no Brasil veio também com uma necessidade de planejamento e, principalmente, através do que ficou conhecido como Plano Nacional de Desenvolvimento (PND). Foram dois PNDs, ambos durante o período da ditadura civil-militar no País, mais especificamente durante a década de 1970.

Seguindo a concepção já adotada para o I PND (1972-1974), o projeto do novo Plano constitui documento sintético, definindo a política Nacional de Desenvolvimento nos campos econômico e social, em consonância, aliás, com a legislação vigente. Cuida, assim, o II PND, essencialmente, de estabelecer os objetivos básicos, a estratégia e os instrumentos gerais de ação do Governo, naquelas duas áreas – em suma, de apresentar a orientação econômica e social do IV Governo da Revolução. (Segundo ponto da mensagem número 470, do pronunciamento do Presidente da República, General Ernesto Geisel, na reunião ministerial de 10 de setembro de 1974 no texto original do II Plano Nacional de Desenvolvimento, s/p.)

Os planos tinham uma linha política delineada, consciente e com estratégias objetivas, apesar de táticas algumas vezes contraditórias. Um ideal que aos poucos foi se moldando e moldando as cidades. Ambos os planos tiveram como proposta de se estabelecer uma sociedade

industrial moderna e um modelo de economia competitiva no País. Segundo o próprio texto original do II Plano Nacional de Desenvolvimento, via-se uma sociedade autossuficiente em petróleo e com investimentos focados em uma política de energia verdadeira. Uma sociedade com um forte desenvolvimento de polos agropecuários e agrominerais, principalmente com uma ocupação produtiva da Amazônia; uma sociedade com o intuito de permitir a criação progressiva da base para um mercado de consumo de massa, principalmente através do fomento de empresas privadas e um trabalho para uma futura abertura da economia para o capital estrangeiro. Onde sua estratégia industrial era

consolidar um modelo brasileiro de capitalismo industrial. A idéia básica desse modelo é, de um lado, viabilizar o desenvolvimento da indústria através do setor privado, e, de outro lado, assegurar à empresa nacional papel importante na estrutura industrial moderna e poderosa que se deseja consolidar, no País. (*Idem*, p. 37)

Santos (2009b) afirma que durante séculos o Brasil foi um país agrário, enfatizando, assim, o fato de que o urbanismo é algo muito recente, que toda a nossa história é a história de um povo agrícola e com raízes que vêm do campo. Entretanto, o que temos hoje em dia é um país legitimamente urbano, mas um urbanismo peculiar, diferente da Europa e dos Estados Unidos, como podemos ver aqui:

como resultado do recente movimento de urbanização e de expansão capitalista no campo, podemos admitir, de modo geral, que o território brasileiro se encontra, hoje, grosseiramente

repartido em dois grandes subtipos que agora vamos denominar de espaços agrícolas e espaços urbanos. (...) Simplesmente, não mais se trataria de ‘regiões rurais’ e de cidades. Hoje, as regiões agrícolas (e não rurais) contêm cidades; as regiões urbanas contêm atividades rurais. (SANTOS, 2009b, p. 73)

Assim, Santos (2009b) afirma que agora a metrópole está em todos os lugares, onde a definição de lugar é dada, cada vez mais, como um lugar funcional ao centro, funcional à metrópole. Ao elucidar a importância da relação entre Estado, grupos organizados da sociedade civil e principalmente grandes empresas privadas, no processo de urbanização, Santos (2009b) recorre a Jean-Michel Roux (1980, p. 123) dizendo que as transformações do território não dependem somente da pressão da organização econômica e social, mas também de modelos ideológicos de desenvolvimento impostos por aqueles que detêm o poder. São modelos produzidos e efetivados pelo Estado, que “controla diretamente uma parte essencial dos investimentos mais determinantes para a organização do espaço” (*apud* Santos, 2009b, p. 119).

O arranjo espacial das cidades, com as transformações, sofre duas mudanças claras: seu tamanho cresce e os lugares ficam mais dispersos, mudando suas funções. Segundo Santos (2009b), as relações entre as cidades e o Estado-Nação ficam “dependentes do grau de desenvolvimento regional e da amplitude da respectiva divisão territorial do trabalho” (...), as cidades então, são reféns das atividades centrais, que, de um ponto de vista político, são “programadas como condição de êxito para o projeto nacional, são as que interessam ao próprio Estado e às corporações”, e que se “dispõem em rede e sistema,

interessando à totalidade dos núcleos urbanos, não importa onde estejam localizados. É nesse sentido que podemos falar de uma urbanização corporativa” (*Ibidem*, p. 120), diz Santos.

Para Santos (2009b), as cidades, e principalmente as metrópoles, são corporativas não só pela facilitação da operação de corporações econômicas. Ele explica:

A palavra corporação, aliás, foi primeiro aplicada para nomear o sistema produtivo que, na Idade Média, reunia artesãos e comerciantes, em torno de determinados ofícios, atribuindo-lhes o privilégio de um ofício ou de uma atividade. Em seguida, o vocábulo foi empregado para caracterizar, pejorativamente, grupos fechados, reunidos em torno de seus interesses exclusivos, sem referência aos interesses dos outros. (SANTOS, 2009b, p. 120)

Ou seja, para o autor temos um tipo de cidade que cresce através da luta de interesses de grupos fechados com interesses privados e não públicos ou coletivos. Temos uma cidade que recria esse tipo de separação, onde grupos organizados lutam com apoio de *lobbies*, através de *marketing*, alianças temporárias ou fusões e estratégias e táticas pensadas para que suas reivindicações prevaleçam. “O consumo, aliás, é frequentemente a base de egoísmos de grupo ou territoriais e encontra-se por trás da defesa útil (e às vezes bem-sucedida) de interesses corporativos” (*Ibidem*, p. 121). Assim, esses corporativismos “impedem de ver a cidade como um todo, tornam difícil o estabelecimento de uma lógica de hierarquias e de uma ação concertada, representando assim, desperdício de recursos já escassos” (*ibidem*, p. 121). O corporativismo ocorre,

então, através de uma ganância que leva a busca por privilégios em vez de direitos.

Santos (2009b) aponta que na cidade corporativa, estruturalmente, os equipamentos são focados para o serviço das empresas hegemônicas e que, grosso modo, os interesses da população em geral e de menores empresas ficam alijados dos orçamentos públicos; situação que obedece a uma ideologia capitalista em nome do produto nacional, da capacidade de exportação e outros índices nacionais que não atingem direta e localmente as pessoas. Na cidade, Pintaui (1983) aponta que

a competição entre as formas de comercialização de produtos destinados ao consumo obrigatório e corrente das populações urbanas de todos os níveis de renda ilustra esse processo: a concorrência entre supermercados, de um lado, e, de outro, armazéns, quitandas e feiras livres é, sobretudo um aspecto da evolução do fenômeno da urbanização corporativa. (*apud* Santos, 2009b, p. 122)

Outro exemplo de caráter corporativo da urbanização brasileira é a forma como os transportes públicos são operados na maior parte das cidades, onde é possível notar um grande e massivo interesse privado na oferta do serviço, quando se pratica a articulação entre setores do público e do privado.

Segundo Araújo e Assunção (2008), numa sociedade de mercado, em que a realização das necessidades dos trabalhadores está atrelada ao lucro, a circulação urbana, assim como toda mercadoria, tem base também na condição de classe, uma vez que esta faz parte de um contexto mais amplo, o do espaço urbano capitalista cuja forma de

organização da produção se mostra na desigualdade de interesses e oportunidades.

No Brasil, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, cerca de 84% da população mora em áreas urbanas (IBGE, *Censo 2010*), sendo que a maioria das pessoas depende do transporte coletivo para se deslocar, e nas capitais 65% usam de fato o meio de locomoção de massas (IPEA, *SIPS 2011*). Assim, logicamente, é só através do efetivo funcionamento do transporte público que as pessoas podem ter acesso às suas atividades do cotidiano da vida moderna urbana. Em áreas isoladas, o transporte coletivo acaba sendo até uma questão de sobrevivência.

Durante o aceleração da modernização, na época do regime autoritário³, em detrimento do impulso ao crescimento das empresas privadas, “o regime suprimiu a estabilidade e exonerou os patrões da responsabilidade financeira, quando demitiam seus empregados, essa responsabilidade recaía para as mãos do poder público” (SANTOS, p. 124), ou seja, gastos que deveriam ser do setor privado, passados para o setor público. O resto dos recursos, diz Santos, tinham como prioridade dois destinos:

o equipamento das cidades, renovando seu estoque de infra-estruturas para acolhimento mais cabal de atividades modernas e o financiamento da construção de apartamentos e casas, sobretudo para a classe média. (SANTOS, 2009b, p. 124)

Ao passo em que as populações de baixa renda acabaram sendo deixadas de lado e, somente ao final da década de 70, lentamente

³ Ditadura civil-militar no Brasil que começou com um Golpe de Estado em 1964 e terminou em 1985 com a luta por eleições diretas para presidente da República.

começou a surgir um programa de atendimento a elas. Com a expansão da cidade e com lugares esparsos, produzem-se novos vazios urbanos e a população necessitada de habitação acaba indo morar cada vez mais longe das regiões já bem equipadas, pois não podem arcar com o preço delas. Esse processo de periferização (*Idem*, p. 124) ocorre porque nessas condições cada solução surge como um problema, porque “melhorar uma via pública significa também a possibilidade de implantação ou melhoria do transporte público e criará uma valorização que acabará por expulsar daquela vizinhança os mais pobres” (*Ibidem*, p. 125), dessa forma, “todo melhoramento numa área pobre faz dela o teatro de um conflito de interesses com as classes médias em expansão, para não falar das classes altas” (*Ibidem*, p. 125).

Enquanto se criam vazios urbanos e vemos o processo de periferização, vemos também o surgimento de condomínios de luxo fechados e abertos; entre esses processos observamos a escolha pelo modelo rodoviário em todo o País, ou seja, cidades com uma planificação urbana voltada para o deslocamento individual, privado, que é o carro, e não para o transporte público voltado para o coletivo. Vemos cidades planejadas ou tratadas equivocadamente, quando suas administrações pensam que os problemas urbanos podem ser resolvidos sem solução da problemática social, quando “o que se necessita é de uma planificação sociopolítica que esteja, de um lado, preocupada com a distribuição dos recursos sociais e, de outro, consagre os instrumentos políticos de controle social capazes de assegurar cidadania plena” (SANTOS, 2009b, p. 125).

1.4 Os debates sobre o direito à cidade

Em pleno debate sobre o futuro das cidades e tendo um foco em sociedades que sejam mais justas e igualitárias social e economicamente, assegurando uma cidadania plena, como diz Santos (2009b), Lefebvre aponta que “a realização da sociedade urbana exige uma planificação orientada para as necessidades sociais, as necessidades da sociedade urbana” (LEFEBVRE, 2008, p. 138), a qual implode condições difíceis para todos, principalmente devido à expansão desregulada da industrialização, onde estabeleceu a problemática urbana como uma questão em que direitos sociais são somente para os pequenos setores ricos e poderosos da sociedade.

Caminhando nessa direção, é impossível deixarmos de fora o debate levantado por Lefebvre (2008), no final da década de 1950, sobre o direito à cidade, em que ele afirma, guardando as diferenças históricas de época, a importância do direito à vida urbana transformada, renovada e baseada no direito de acesso aos equipamentos e oportunidades que a vida moderna providencia. É preciso que se possa acessar “direitos mal reconhecidos que tornam-se pouco a pouco costumeiros antes de se inscreverem nos códigos formalizados e entrarem para a prática social: direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida” (LEFEBVRE, 2008, p. 139). Mas e ele vai além, “o direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade), estão implicados no direito à cidade”

(LEFEBVRE *apud* DIEHL, ROSA e MAZURA, 2008).

Diehl, Rosa e Mazura (2008) traduzem que o direito à cidade é um direito de caráter amplo, considerando-o a materialização de todas as necessidades humanas em um contexto onde os seres humanos vivem em cidades urbanizadas. Um direito que age conectando demandas negadas na (e pela) cidade, que anteriormente pareciam isoladas uma da outra. Não é à toa que diversos movimentos sociais de diferentes espécies reivindicam, atualmente, o direito à cidade. Harvey (2008), compartilhando da mesma tradução, deixa claro que ele é mais um direito coletivo do que um direito individual. O direito à cidade é o poder coletivo de redesenhar os processos de urbanizações, de redesenhar a nós mesmos.

The right to the city is far more than the individual liberty to access urban resources: it is a right to change ourselves by changing the city. It is, moreover, a common rather than an individual right since this transformation inevitably depends upon the exercise of a collective power to reshape the processes of urbanization. The freedom to make and remake our cities and ourselves is, I want to argue, one of the most precious yet most neglected of our human rights. (HARVEY, 2008)⁴

⁴ Tradução livre: “O direito à cidade é mais do que a liberdade individual para acessar recursos urbanos: é o direito de transformar a nós mesmos transformando a cidade. É, além disso, uma preferência em comum do que um direito individual, uma vez que esta transformação depende inevitavelmente de um exercício de poder coletivo para reformular os processos de urbanização. A liberdade para fazer e refazer nossas cidades e nós mesmos é, eu quero argumentar, um dos mais preciosos e, ainda, mais negligenciados dos nossos direitos humanos” (HARVEY, 2008).

Complementarmente, Souza (2011) intensifica o aspecto radical do conceito afirmando que o direito à cidade para Lefebvre

não se reduzia a simples conquistas materiais específicas (mais e melhor infraestrutura técnica e social, moradias populares, etc.) no interior da sociedade capitalista. O ‘direito à cidade’ corresponde ao direito de fruição plena e igualitária dos recursos acumulados e concentrados nas cidades, o que só seria possível em outra sociedade. (SOUZA, 2011)

E critica o fato do termo ter sido banalizado por uma legião de pessoas, organizações, governos e entidades ao reduzirem a somente específicas reformas o carácter de transformação profunda, emancipatória e anticapitalista encontrado no contexto no qual Lefebvre discute a ideia de direito à cidade.

Para Souza (2010), o “direito à cidade” deve ser tratado de maneira bem cautelosa nos dias atuais e mais: pelos movimentos sociais e intelectuais radicais deve ser questionado profundamente para que não ocorra o perigo de vulgarização ou domesticação pelas instituições ligadas ao *status quo*. O autor considera que a maioria das agências e secretarias governamentais promove, na verdade, uma propaganda com palavras bonitas sobre o “guarda-chuva” da expressão “direito à cidade”, enquanto, o carácter radical de participação popular na reformatação das cidades e a impulsão para uma superação do sistema capitalista, na práxis, acabam ficando a desejar. Concretamente, Souza (2010) aponta quatro pontos que costumam ser abordados por essas ONGs e agências governamentais, que acabam por limitar o conceito de Lefebvre: o

neoliberalismo é recusado, mas não o capitalismo em si; o protecionismo deve ser desafiado, mas o mercado capitalista global pode ser domado; a proteção ambiental deve existir, mas, em uma política econômica capitalista; e a democracia representativa é transformada em democracia participativa mudando o nome, mas a prática não.

Bookchin, compartilhando das críticas, e Harvey, discursando sobre o problema, sentenciam:

[...] sem a superação do capitalismo e de sua espacialidade, o que vulgarmente se vai acomodando por trás da fórmula do “direito à cidade” não passa e não passará jamais de migalhas ou magras conquistas, por mais importantes que possam ser para quem padece, nas favelas, loteamentos irregulares e outros espaços segregados [...]. (BOOKCHIN *apud* SOUZA, 2011)

O direito à cidade não é simplesmente o direito ao que já existe na cidade, mas o direito de transformar a cidade em algo radicalmente diferente. Quando eu olho para a história, vejo que as cidades foram regidas pelo capital, mais que pelas pessoas. Assim, nessa luta pelo direito à cidade haverá também uma luta contra o capital. (HARVEY, 2009)

Com isso, Harvey traz para o debate, como ponto principal, o fato de que “a luta pelo direito à cidade está no centro da luta contra o capital” (*Ibidem*, 2009). Como podemos ver anteriormente, a história da urbanização é a história de consolidação do capitalismo, na qual o

capitalista, dentre tantas crises e reviravoltas, sempre se confronta com o que o autor chama de “problema da absorção do excedente do capital”, ou seja, ele se questiona: “onde eu posso encontrar uma saída lucrativa para aplicar o meu capital?” (HARVEY, 2009. s/p.). O que o autor propõe, então, é estabelecer um

maior controle democrático sobre a produção e utilização do excedente. Uma vez que o processo urbano é um canal importante de uso excedente, estabelecer uma gestão democrática sobre sua implantação urbana constitui o direito à cidade. (HARVEY, 2008. s/p.)

Nos dois exemplos de intensas e históricas transformações urbanas citados anteriormente, Paris e Nova Iorque, percebemos que esse problema estava como central na urbanização e que para resolvê-lo, instituições financeiras de crédito e débito para reformas infraestruturais foram criadas. Centros de comércio, centros administrativos e condomínios de luxo foram planejados e construídos, o direito de a população pobre permanecer nas áreas centrais das nossas cidades foi renegado pela prática autoritária do processo de gentrificação, que Souza (2011) chama de “um horrível termo técnico, aportuguesamento canhestro do inglês ‘*gentrification*’, ou nobilitação, enobrecimento”, que, “na literatura especializada, trata-se do processo, menos ou mais violento, menos ou mais gradual, de substituição da população pobre por atividades econômicas de alto *status* (*shopping centres*, prédios de escritórios, etc.) e residências para as camadas mais privilegiadas.” (SOUZA, 2011).

Outro autor que discute o direito à cidade é Martins, que considera que esse direito é concebido como fundamental e por isso conectado com a necessidade da participação direta dos habitantes das cidades com o legítimo poder de decidir sobre o rumo das delas nos seguintes aspectos:

o direito à terra, aos meios de subsistência, à moradia, ao saneamento ambiental, à saúde, à educação, ao transporte público, à alimentação, ao trabalho, ao lazer e à informação. Abrange ainda o respeito às minorias, a pluralidade étnica, sexual e cultural e o usufruto de um espaço culturalmente rico e diversificado, sem distinções de gênero, etnia, raça, linguagem e crenças. (Martins *apud* Buonfiglio, 2007)

Harvey (2009), ao falar da história do capitalismo, não deixa de traçar as diversas crises financeiras que ocorreram durante todo esse tempo e paralelamente lembrar que cada vez mais se sustenta o fato dos ricos continuarem ricos e que o argumento central para isso se manter está no fato de que eles são criadores de oportunidades e através do lucro reinvestirão na produção e gerarão empregos, elevando o nível da população. Entretanto, não é bem isso o que ocorre. Na verdade,

desde 1970 eles têm investido cada vez menos em novas produções. Eles têm investido na compra de ativos, ações, direitos de propriedade, inclusive intelectual, e, é claro, em propriedade imobiliária. Portanto, desde 1970, cada vez mais dinheiro tem sido destinado a ativos financeiros, e quando a classe capitalista começa a comprar ativos, o valor destes aumenta. Assim eles começam a fazer dinheiro com o crescimento no valor de seus ativos. Com isso, os preços da propriedade

imobiliária aumentam mais e mais. E isso não torna uma cidade melhor, e sim a torna mais cara. (HARVEY, 2009, p. 2)

Compreendemos aí a importância da luta pelo espaço urbano, como uma luta pelo direito à cidade; a luta contra a especulação imobiliária, como fala De Souza (2009), – na qual, não só a produção de espaço colabora para a acumulação de capital, como também coabita com a produção de bens imóveis – como também uma luta contra o capital imobiliário que tem crescido como parte do capital financeiro e que tem tido consequências catastróficas como pudemos ver pelo papel da ‘bolha das hipotecas podres’ na crise mundial que eclodiu em 2008, a partir dos Estados Unidos.

A luta pela moradia nas regiões centrais é visível, por exemplo, no Rio de Janeiro, durante

O desenvolvimento histórico das favelas, principalmente o fato de que elas têm sido, há mais de um século, precursoras de uma luta pelo direito de residir nas áreas centrais. Entretanto aos poucos, essa resistência acabou sendo vítima da cooptação, da despolitização e de seus múltiplos agentes: políticos clientelistas, traficantes de drogas, igrejas neopentecostais. (SOUZA, 2009)

Entretanto, por culpa de vários fatores como falências fraudulentas e dinâmicas de poder internas ao próprio aparelho de Estado, existe uma grande quantidade de domicílios vagos no Brasil, muitos deixados principalmente para a especulação. “O contraste desse imenso estoque de domicílios vagos com as estimativas referentes ao *déficit habitacional* brasileiro é esclarecedor acerca da motivação básica para o

surgimento e expansão do movimento dos sem-teto no Brasil” (SOUZA, 2009).

Porém, nos dias atuais, a luta pelo direito à cidade não tem como ponto principal somente a questão da habitação; o debate da mobilidade urbana é pautado diariamente também em programas de televisão, em matérias de jornais impressos, em páginas na internet, em blogs, no jornal televisivo das 18 horas, mostrando imagens de engarrafamentos com centenas de quilômetros em São Paulo e em movimentos sociais como o Movimento Passe Livre (MPL), que atualmente defende transformações radicais nos sistemas de transporte coletivo em todo País, exigindo demandas como municipalização, passe livre estudantil e alteração para o sistema de Tarifa Zero para toda a população. Acirrando, assim, o debate sobre a mobilidade urbana, a qual pode ser entendida como o “movimento decorrente da necessidade de deslocamento das pessoas no meio urbano” (Torquato *apud* Araújo e Assunção, 2008. p. 53) ou, como afirmam Vargas e Sidotti:

a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro. (VARGAS; SIDOTTI, 2008, p. 8)

A discussão da mobilidade passa também pela discussão de acessibilidade, que entendemos aqui, de acordo com Vasconcellos quando citado por Araújo e Assunção, como a “medida mais direta dos efeitos de um sistema de transporte”, que pode ser vista como a

facilidade de se atingir os destinos desejados, e que pode ser avaliada pela quantidade e pelos tipos de destinos desejados a serem alcançados por uma pessoa, considerando o tempo e o custo necessários (VASCONCELLOS *apud* Araújo e Assunção, 2008. p. 53). E ainda pela compreensão da importância do transporte coletivo na sociedade, sendo o mesmo considerado como serviço público essencial pela Constituição Federal em seu artigo 30, e “um serviço fundamental para a concretização das funções sociais da cidade [onde] a localização das funções urbanas (função trabalho e função moradia) pode determinar as características da função circulação” (ARAÚJO e ASSUNÇÃO, 2008. p. 53).

Um bom exemplo possível de ser analisado sobre o assunto é o contexto do debate e das lutas por melhorias no transporte coletivo de Florianópolis a partir do começo do século XXI, quando uma série de manifestações e revoltas populares tomaram e ainda tomam conta da cidade anualmente.

Capítulo 2

Das definições sobre juventudes e gerações

*Same thing every day, well I
can't get out of bed
Too many questions are confusing up my
head
I can't stand the thought of another day at
school
But I know the weekend is coming so I gotta keep my
cool*

*I got the teenage depression that's what I'm talkin'
bout
If you don't know what I mean then you better look
out*

Eddie and The Hot Rods,
*Teenage depression*⁵

Da mesma maneira, quando falamos em cidades e não cidade, falamos em juventudes e não juventude, pois não tratamos aqui de encontrar uma única definição que englobe todos os contextos de todas as épocas de jovens. Enfatizamos, sim, que a juventude é uma construção social e cultural (LEVI e SCHMITT, 1996), porém com um intrínseco caráter de limite; e como tal, precisamos entendê-la percebendo o seu grau de transitoriedade na qual

⁵ Tradução livre: “A mesma coisa todo dia, bom, eu não consigo sair da cama/ Muitas dúvidas estão confundindo minha cabeça/ Eu não aguento a ideia de outro dia na escola/ Mas eu sei que o fim de semana vem aí e eu tenho que manter minha calma/ Eu tenho depressão na adolescência e é disso que eu tô falando/ Se você não sabe o que eu quero dizer, então é melhor você prestar atenção.”

Letra da música *Teenage depression*, composta pela banda de *pub rock* fundada em 1975, em Essex, Inglaterra, Eddie and The Hot Rods.

as diferenciações de épocas, classes sociais, de gênero, de posições geográficas, entre quaisquer outras acabam fazendo com que existam peculiaridades contextuais, apesar de atualmente viver-se uma época de globalização e de revoluções tecnológicas. (ROSA, 2005, p. 13)

Portanto compreendemos que ao falar de “juventudes”, no plural, e não de juventude, no singular, temos o “intuito de não esquecer as diferenças e as desigualdades que se encontram nessas condições.” (*Idem*, p.13).

Percebemos uma visível participação juvenil ao longo da história em grandes lutas populares por transformações societárias sejam elas progressistas ou autoritárias – como o maio de 68 na França e a ascensão do Nazismo na Alemanha – vemos como um problema sociológico histórico, apesar de ninguém nascer predestinado a qualquer caminho específico, as juventudes mostrarem-se verdadeiros agentes revitalizadores, e se manterem como um recurso latente de mudança (MANNHEIM, 1977). Assim, “a juventude não se apresenta progressista nem conservadora por natureza, mas é uma potencialidade que está pronta para qualquer nova orientação da sociedade.” (MANNHEIM, 1996. p. 94)

Para Levi e Schmitt, a juventude “se situa no interior das margens móveis entre a dependência infantil e a autonomia da idade adulta naquele período de pura mudança e de inquietude em que se realizam as promessas da adolescência (...)” (*Idem*, 1996, p. 1). Esse período de inquietude ocorre através de um deslumbre com tomada de consciência por tudo o que está ao seu redor e, ao mesmo tempo em que há uma

abertura para novidades, há uma limitação e negação intensa como forma de autoafirmação para formação de uma personalidade própria. Mannheim afirma que um fator especial para compreender a participação das juventudes em lutas por mudanças societárias aparece no fato de que “eles ou elas não tomam a ordem estabelecida como indiscutível e não têm interesses comprometidos, seja com sua ordem econômica, seja com sua ordem espiritual” (MANNHEIM, 1996, p. 96). Compreendendo Mannheim, (1996), Liberato (2006) afirma que esse fator especial de desvinculação faria da juventude uma categoria marginal, sociologicamente falando:

o jovem seria um ser marginal e em muitos aspectos um estranho. Essa relativa desvinculação diante da ordem estabelecida seria um dos elementos que explicaria o comportamento rebelde e desviante da juventude; e sua condição de estranho potencialmente seria fonte de identificação com outros “estranhos”, de outros grupos sociais marginalizados e não “integrados”, (LIBERATO, 2006, p. 84)

Podendo, desse modo, discutir a ideia de juventude “como uma forma social, um modo de existência [...] que leva à produção de (sub)culturas próprias, comportamentos, hábitos, que são identificados através de signos”, em que a sua formação como categoria social da modernidade é relacionada a dois fenômenos: a escolarização e a cultura de massa; apresentando, assim, a importância dos fatores da moratória social e da moratória vital, pesquisados na Sociologia da Juventude, como influência na transformação do desenvolvimento dos jovens ao longo da história.

O jovem, então, aparece como um ator central porque ele se encontra no centro de uma série de fluxos simbólicos e numa agitação de querer conhecer tudo o que há num universo que lhe permite criar novas relações de estar no mundo, principalmente, através de ações coletivas⁶, onde as juventudes passam por uma maior transitoriedade entre os mais diversos grupos e espaços que estão ao seu alcance; entremeando um fluxo intenso de significados e produzindo novos sentidos pela captação da experiência vivida.

A juventude pode ser apreendida como uma condição ligada às questões biológicas (idade e moratória vital) que são processadas através das culturas (moratória social, classe, gênero etc.). A moratória vital, como questão biológica, quando o jovem estabelece uma identificação com uma conduta arriscada e arrojada, sentindo-se imortal, podendo ser compreendida como uma espécie de capital energético condicionada a um estado de fermentação biológica do jovem, como afirma Margulis e Urresti (2000). Ela “está ligada ao ímpeto de viver intensiva e

⁶ Aqui tomamos a ideia de ação coletiva escrita por Alberto Melucci: “[...] La acción colectiva es considerada resultado de intenciones, recursos y límites, con una orientación construida por media de relaciones sociales dentro de un sistema de oportunidades y restricciones. Por lo tanto, no se puede ser entendida como el simple efecto de precondiciones estructurales, o de expresiones de valores y creencias. Los individuos, actuando conjuntamente, construyen su acción mediante inversiones “organizadas”; esto es, definen en términos cognoscitivos, afectivos y relacionales el campo de posibilidades y límites que perciben, mientras que, al mismo tiempo, activan sus relaciones para darle sentido al “estar juntos” y a los fines que persiguen” (MELUCCI, 1999, p. 42).

Tradução livre do conceito acima: “A ação coletiva é considerada resultado de intenções, recursos e limites, com uma orientação construída por meio de relações sociais dentro de um sistema de oportunidades e restrições. Portanto, não se pode ser entendida como o simples efeito de precondições estruturais ou de expressões de valores e crenças. Os indivíduos, atuando conjuntamente, constroem sua ação mediante inversões “organizadas”; isto é, definem em termos cognitivos, afetivos e relacionados o campo de possibilidades e limites que percebem, enquanto que, ao mesmo tempo, ativam suas relações para dar à elas o sentido de “estar junto” aos fins que perseguem” (MELUCCI, 1999, p.42).

abundantemente, em proporção quase inimaginável ao adulto, próprio do jovem e da sua condição biológica” (Matza *apud* Liberato, 2006, p. 84). Enquanto, a moratória social se relaciona diretamente com o aspecto histórico-cultural que carrega o significante juventude (Margulis *apud* Liberato, 2006). Fato é que, esse tipo de moratória

se vincula ao tempo de escolarização – um tempo considerado legítimo e valorizado socialmente para que os jovens se dediquem ao estudo e à capacitação, até mesmo à experimentação, postergando o matrimônio, a inserção no mundo do trabalho e a aquisição de responsabilidades que seriam próprias da vida adulta. (Margulis; Urresti *apud* Liberato, 2006, p.84)

Assim, quando falamos em juventude, automaticamente falamos da questão do tempo, principalmente de como o nosso entendimento de tempo se alterou com mudanças culturais e sociais historicamente desenvolvidas. Para entender a complexidade das questões de juventude, se faz necessária a compreensão de como as maneiras que entendemos o tempo são também, diferentes e relativas.

Em uma sociedade que está quase que inteiramente construída por nossos investimentos culturais simbólicos, tempo é uma das categorias básicas através da qual nós construímos nossa experiência. Hoje, o tempo se torna uma questão-chave nos conflitos sociais e na mudança social. A juventude que se situa, biológica e culturalmente, em uma íntima relação com o tempo, representa um ator crucial, interpretando e traduzindo para o resto da sociedade um dos seus dilemas conflituais básicos. (MELUCCI, 1996, p. 7)

Para colaborar na apreensão do raciocínio de Melucci, é preciso entender razoavelmente o que era concebido como tempo moderno e como ele se alterou, de certa forma, nos dias atuais. Durante a época da modernização, com o advento do choque de industrialização, o tempo moderno tinha duas referências principais (MELUCCI, 1996):

a) O tempo é medido por máquinas: em que o relógio como padronizador do tempo dissolve o entendimento temporal como “subjetivo” (o números marcam a objetividade) e como “natural” (não se interpreta o tempo olhando para a posição do sol ou da lua). O tempo da máquina é artificial e padrão universal que permite a realização de trocas através do dinheiro e do mercado.

b) A experiência moderna de tempo tem uma orientação finalista: o tempo só tem significado se tiver um ponto final – como nas histórias: começo, meio e fim. A História tem um curso, tem uma linha do tempo. As ideias iluministas de progresso, revolução, riqueza das nações ou salvação da humanidade como um fim a ser alcançado foram reavivadas e debatidas intensamente. Melucci aponta que “existe então uma unidade e uma orientação linear do tempo; e o que ocorre nele, o que o indivíduo experimenta, adquire sentido em relação ao ponto final: todas as passagens intermediárias são medidas em relação com o final do tempo” (MELUCCI, 1996, p. 7).

Entretanto, em comparação com a maneira em que vivemos o tempo nos dias atuais, é possível perceber diferenças com esse modelo. As complexas sociedades em que vivemos no contexto presente nos mostram que “os tempos que nós experimentamos são muito diferentes uns dos outros e às vezes parecem até opostos. Há tempos muito difíceis

de medir – tempos diluídos e tempos extremamente concentrados” (MELUCCI, 1996, p. 7). A multiplicidade de tempos que se desdobraram através das imagens na nossa vida cotidiana cresceu tremendamente. A popularização da televisão, da internet e das câmeras fotográficas digitais, o uso de gráficos e propaganda, esses fatores contribuíram muito para o aumento inimaginável das trocas de informação; a flexibilização das leis trabalhistas, o aumento do trabalho informal, a ideologia do lucro preponderando como imposição de uma vontade sobre as pessoas, colaborou intensamente também com a complexificação dos papéis exercidos pelos personagens na vida diária. E com isso percebemos que “existe uma separação entre tempos interiores (tempos que cada indivíduo vive sua experiência interna, afeições, emoções) e tempos exteriores marcados por ritmos diferentes e regulados pelas múltiplas esferas de pertencimento de cada indivíduo” (*Idem*, 1996, p. 7).

Assim, um tempo múltiplo e descontínuo ou a diferenciação de tempos traz novos problemas como “a dificuldade em reduzir tempos diferentes para a homogeneidade de uma medida geral” (*Ibidem*, 1996), estabelecer projetos coletivos e focar em planejamentos a longo prazo. Existe um processo de dissolução de certezas e relativização de referências, um tempo sem um final definitivo faz do presente uma medida inestimável do significado da experiência de cada um de nós e apresenta-o como uma construção social-cultural passiva a modificações. Melucci sentencia: “a juventude, por causa de suas condições culturais e biológicas, é o grupo social mais diretamente

exposto a estes dilemas, o grupo que os torna visíveis para a sociedade como um todo” (MELUCCI, 1996).

Conseqüentemente, os novos problemas dos adolescentes estão relacionados com a possibilidade de uma dissolução da perspectiva temporal (Laufer, 1975; Copley, 1976; Selvini Palazzoli, 1984; Lawton, 1985; Meredit, 1986; Noonan, 1989 *apud* Melucci, p. 10), em que vemos a capacidade de atribuir sentido às próprias ações e estabelecer conexões entre tempos e experiências diferentes, tornarem-se frágeis e pouco sólidas. Melucci afirma que os “adolescentes pertencem a uma pluralidade de redes e de grupos. Entrar e sair dessas diferentes formas de participação é mais rápido e mais freqüente do que antes e a quantidade de tempo que os adolescentes investem em cada uma delas é reduzida” (MELUCCI, 1996, p. 10) e que:

O passo da mudança, a pluralidade das participações, a abundância de possibilidades e mensagens oferecidas aos adolescentes contribuem todos para debilitar os pontos de referência sobre os quais a identidade era tradicionalmente construída. (MELUCCI, 1996, p. 10)

Assim, apontando para uma caracterização do jovem em volta de contradições em que passado, presente e futuro se misturam e os estilos de roupas, gêneros musicais e participação em grupos funcionam como linguagens temporárias e provisórias com as quais o indivíduo se identifica e manda sinais de reconhecimento para outros.

No Brasil, segundo ROSA (2005),

a visibilidade da juventude ficou restrita a jovens escolarizados de classe média até meados dos anos 60, situação que acabava condensando o significado de condição juvenil. O debate estava mais voltado para o papel que os jovens – através dos movimentos estudantis, do engajamento em partidos políticos de esquerda e principalmente através da contra-cultura – davam para a transformação cultural e política que estavam recebendo como herança. (ROSA, 2005, p. 16)

Somente ao longo das décadas de 1980 e 1990 é que o debate começou a se aprofundar ao discutir as questões voltadas para as crianças e adolescentes em situação de risco, entretanto, isso fez com que o termo ‘juventude’ ficasse atrelado superficialmente ao período da adolescência e muitas vezes até à infância, não levando em consideração a faixa-etária acima dos 18 anos. Com o desenrolar das discussões, percebeu-se que na verdade os problemas relacionados à vulnerabilidade dessas categorias não só continuariam após os 18 anos, como se intensificariam. Rosa afirma que, assim, percebeu-se “que a entrada no mundo adulto se faz cada vez mais tarde (estendendo ainda mais o tempo de juventude), segundo etapas variadas e desreguladas, sem uma linearidade padrão” (ROSA, 2005, p. 17). Outro fator apontado é que, atualmente, ainda em sua maioria, os jovens vivenciam seu tempo dividindo ele entre o trabalho, o estudo e a diversão, obviamente variando conforme as diferenças de classe, gênero, idade e etnia. Para aqueles que detêm tempo livre boa, parte é usada com atividades de lazer e entretenimento, principalmente se divertindo com os amigos.

Trabalhando com o debate sociológico a respeito do assunto gerações, despertado por Mannheim (1977), é possível afirmar que uma geração

pode existir a partir de um conjunto de relações sociais específicas vividas coletivamente. Que as gerações podem se concretizar como vivências das relações sociais baseadas por um limite biológico natural passivo de transformações. Onde não há um contato neutro e existe uma elaboração histórica individual própria, bem como uma elaboração histórica coletiva.

Tomamos como ideia de geração o que Motta e Weller (2010) discutem baseados em Mannheim:

“através do pertencimento a uma geração, a um mesmo ‘ano de nascimento’, se está vinculado de forma parecida à corrente histórica do acontecer social” (idem: 527, tradução nossa), o que significa uma predisposição para “uma modalidade específica do viver e do pensar, uma modalidade específica de intervenção no processo histórico” (ibidem: 528). O autor não desvincula gerações e grupos de idade, destacando que “a conexão geracional [...] não é outra coisa senão uma modalidade específica da mesma posição dada pela proximidade do ano de nascimento no âmbito histórico-social” (ibidem: 529). (Mannheim *apud* Motta e Weller, 2010, p. 176)

Em outras palavras, consideramos que uma geração pode ser qualificada a partir da compreensão da existência de um grupo que mantém seus indivíduos expostos a uma mesma fase de um processo coletivo e a um mesmo contexto de experiências. Um tipo particular de identidade de situação que abrange grupos etários os quais se relacionam em uma mesma história.

Para Feixa e Leccardi (2010):

o que forma uma geração não é uma data de nascimento comum – a “demarcação geracional” é algo “apenas potencial” (Mannheim, 1952) – mas é a parte do processo histórico que jovens da mesma idade-classe de fato compartilham (a geração atual). Há dois componentes centrais nesta partilha (do qual surge o “laço geracional”): por um lado, a presença de eventos que quebram a continuidade histórica e demarcam o “antes” e o “depois” na vida coletiva; de outro, o fato que estas descontinuidades são experienciadas pelos membros de um grupo etário em uma conexão constitutiva particular, quando o processo de socialização não foi concluído, pelo menos no seu período crucial, e os esquemas utilizados para interpretar a realidade não são ainda totalmente rígidos ou – como coloca Mannheim – quando essas experiências históricas são “primeiras impressões” ou “experiências juvenis”. (FEIXA e LECCARDI, 2010, p. 189)

Mannheim (1977) após definir a ideia de geração, aponta cinco características principais que estão atreladas às mudanças geracionais:

1) Novos participantes sempre estão surgindo no processo cultural-histórico; 2) Antigos participantes estão sempre saindo; 3) Os membros de uma mesma geração estão “similarmente situados” ou seja expostos à mesma fase do processo coletivo, expostos a um mesmo contexto de experiências; 4) A necessidade de transmissão constante da herança cultural para novos membros; 5) A série ininterrupta de gerações.

Porém, é preciso dizer que não tomamos aqui o conceito de gerações como um fenômeno temporalmente exato como uma sucessão de gerações biográficas, compreendemos que:

uma geração, no sentido sociológico, é o período de tempo durante o qual a identidade é construída a partir de recursos e significados que estão socialmente e historicamente disponíveis. Assim, novas gerações criam novas identidades e novas possibilidades para a ação. Sociologicamente, portanto, as gerações não surgem da cadência temporal estabelecida por uma sucessão de gerações biológicas. Em outras palavras: não há padronização do tempo para medir ou prognosticar seu ritmo. (Abrahms *apud* Feixa e Leccardi, 2010, p. 191)

Através disso, notamos que “o início de uma geração é marcado por descontinuidades importantes até então dominantes em determinada época histórica e institucional” e, normalmente, “novos e grandes eventos históricos – ou, mais frequentemente, quando lentos e não catastróficos processos econômicos, políticos e de natureza cultural – tornam o sistema anterior e as experiências sociais a ela relacionadas sem significado” (FEIXA e LECCARDI, 2010, p. 191).

Ilustrando como a juventude tem sido, nos últimos 50 anos, um dos atores principais em diferentes mobilizações coletivas, não só movidas por jovens, como também por diversas categorias sociais presentes, Melucci (1996) inicia o importante debate de uma característica presente nos movimentos juvenis, a ação comunicativa, afirmando que o antagonismo dos movimentos de juventudes é eminentemente comunicativo do ponto de vista de sua concepção. Traçando exemplos, podemos começar com os movimentos estudantis da década de 1960 ao redor do globo, nos quais os jovens participaram de movimentos sociais através das formas “subculturais” de ação coletiva.

[...] na década de 1970 como punks, os movimentos de ocupação de imóveis, os centros sociais juvenis em diferentes países europeus, através do papel central da juventude nas mobilizações pacifistas e ambientais dos anos 80, através de ondas curtas, mas intensas de mobilização de estudantes secundaristas dos anos 80 e começo dos 90 (na França, Espanha e Itália, por exemplo) e, finalmente, através das mobilizações cívicas nos anos 90 como o anti-racismo no norte da Europa, França e Alemanha ou o movimento da anti-máfia na Itália. (MELUCCI, 1996, p. 12)

Entretanto, Liberato (2006) discute, através de Lapassade (1968), que as contestações das diferentes juventudes também se caracterizaram como diferentes revoltas. “Enquanto os jovens de origem burguesa e com estudos manifestavam-se contra a autoridade familiar, o jovem operário manifestava-se contra a autoridade patronal e dos adultos dentro da empresa e da fábrica” (LIBERATO, 2006), assim,

o antagonismo, seja o do jovem operário ou o da juventude que gozaria de uma maior moratória social, é antes de tudo a recusa de um mundo. Um mundo que, a partir da posição do jovem se apresenta como o mundo ‘adulto’. Mundo ‘adulto’ que pode ser o mundo da exploração capitalista, o mundo ‘massificado’, ou o mundo da disciplina do trabalho e da fábrica social. (LIBERATO, 2006, p. 86)

Com o desenvolvimento da modernidade, as sociedades se tornaram mais complexas e, conseqüentemente, os movimentos sociais também. Nesses sistemas baseados em informação, a ação coletiva que envolve os jovens oferece novos códigos simbólicos ao resto da sociedade –

códigos que subvertem a lógica dos códigos dominantes, segundo Melucci (1996). O autor aponta três modelos de ação comunicativa: a) Profecia: ação que carrega a mensagem de que o possível já é real na própria experiência direta dos que a proclamam, ou seja, a luta pela mudança já está inserida na vida e estrutura do grupo; 2) Paradoxo: a autoridade do código dominante revela-se através do seu exagero ou da sua inversão; 3) Representação: a mensagem toma a forma de uma reprodução simbólica que separa os códigos de seus conteúdos os quais habitualmente os mascaram. Nesse caso, os movimentos costumam fazer uso de formas de representação como teatro e audiovisual.

A ideia central da ação comunicativa se faz presente nesses três exemplos observados por Melucci. Os movimentos se mostram como um veículo de transmissão de informação, uma de suas funções revela o que um sistema não expressa por si mesmo. Assim, os movimentos são meios que se expressam através de ações (*Idem*, 1996), sua mensagem principal está no fato de existirem e agirem, e com isso, o que fazem e a maneira como fazem denotam que outros caminhos existem para o dilema.

A ação dos movimentos como símbolo e como comunicação faz implodir a distinção entre o significado instrumental e expressivo da ação, posto que, nos movimentos contemporâneos, os resultados da ação e a experiência individual de novos códigos tendem a coincidir. E, também, porque a ação, em lugar de produzir resultados calculáveis, muda as regras da comunicação. (MELUCCI, 1996, p. 12)

As movimentações se desenvolvem em forma de redes de diversos grupos, dispersos, fragmentados e misturados no cotidiano. O jovem participante divide seu tempo em muitos tempos participando de diversos coletivos, nisso seu envolvimento político se torna fragmentado. O problema de lidar com todas as frentes abertas acaba impulsionando outro problema, o de manter o foco em um trabalho mais profundo em um ou dois coletivos; dessa forma, as redes crescem e acabam emergindo esporadicamente de acordo somente com problemas pontuais.

Através de alguns aspectos da ação das juventudes vemos um reflexo dos problemas relacionados não só com a própria condição dos jovens, mas também com a própria sociedade em que estão inseridos, com os meios de produção e distribuição de recursos de significados. O que deixa aparente uma mobilização desses atores para retomar o controle sobre suas ações, na tentativa de definirem a si mesmos e a recusa de critérios de identificação impostos exteriormente por sistemas reguladores. Com isso, a juventude coloca para a sociedade a questão do tempo – provando que ela não se fecha em uma reducionista condição biológica, mas também em uma definição simbólica, como o próprio Melucci afirma: “As pessoas não são jovens apenas pela idade, mas porque assumem culturalmente a característica juvenil através da mudança e da transitoriedade” (MELUCCI, 1996, p. 13). Dessa forma, um apelo mais amplo fica aparente: “o direito de fazer retroceder o relógio da vida, tornando provisórias decisões profissionais e existenciais, para dispor de um tempo que não se pode medir somente em termos de objetivos instrumentais” (MELUCCI, 1996, p. 13).

Possibilitando um olhar analítico na história dos movimentos juvenis e na participação da juventude em mobilizações sociais com a presença de amplas camadas populares, é possível notarmos que as ações juvenis se dividem entre o radicalismo político e a violência de grupos radicais – tanto da direita, quanto da esquerda –, movimentos contraculturais, tentativas de controle de parte das organizações políticas e uma orientação de embate também em um âmbito que desafia a cultura dos códigos dominantes.

Percebendo a íntima relação das manifestações políticas-culturais juvenis com o fator de não só tentar se autodefinir e dar sentido às suas vidas, como também transformar o mundo ao seu redor, vemos juventudes que são produtoras de uma realidade e, ao mesmo, produtos da mesma, lembrando aqui o que dissemos antes ao citarmos Harvey – “ao produzirmos coletivamente nossas cidades, produzimos coletivamente a nós mesmos.” (HARVEY, 2009, p. 210). Vemos esse diálogo como o criador de uma situação na qual nem sempre há delimitações certas de quando a sociedade/cidade influencia os movimentos, nem quando os movimentos influenciam a sociedade/cidade, mostrando uma interação dissolvida nas entrelinhas da história. Entretanto entendemos que essa geração de jovens organizados por melhorias sociais no transporte coletivo de Florianópolis – envolvendo a contestação aos aumentos das passagens, a luta pela municipalização do sistema e pela tarifa zero – identifica-se como uma influência coletiva na relação do indivíduo com a sua cidade, através de suas táticas, de suas ações, de suas relações com as

comunidades, com as instituições políticas, com o espaço geográfico e através de suas palavras.

Capítulo 3

O contexto das lutas por melhorias sociais no transporte coletivo de Florianópolis

Por uma vida sem catracas!

Frase clamada pelo
MPL do Distrito Federal

*Uma cidade só existe para quem pode se movimentar por
ela.*

Frase cunhada pelo
MPL de São Paulo

*Minha rebeldia é o meu
vício de origem.*

Frase em uma faixa do MPL de
Florianópolis

Para pensar as relações e vínculos que envolvem a juventude contestadora e a cidade de Florianópolis, bem como a sua compreensão a respeito do direito à cidade, é necessário, primeiramente, contextualizar a história recente de conexão de uma corrente de acontecimentos aos quais estão atreladas as lutas por melhorias sociais no transporte coletivo e, conseqüentemente, a mobilidade urbana do município.

3.1 De 1999 a 2003: O projeto do Sistema Integrado, a Campanha pelo Passe Livre e a “Revolta do Buzu”

Nosso contexto recente pode ser articulado a partir de 1996, com propostas de fortes mudanças estruturais ligadas ao deslocamento feitas pela prefeita da época, Angela Amin (PP). Propostas essas que conferiam em um projeto de Sistema Integrado de Transportes (SIT) e uma série de alterações na malha viária da cidade, como: a construção de elevados, abrigos de passageiros e nove novos terminais de ônibus com catracas eletrônicas. Setores organizados da sociedade civil começaram a perceber, então, que grandes novidades viriam pela frente e foram se interessando em participar do processo de elaboração desses projetos. No começo do ano de 1999, após discussões internas na Câmara de Vereadores, foi votada a Lei Complementar 034/99 que “Dispõe sobre o sistema de transporte coletivo de passageiros no município de Florianópolis e dá outras providências”. Lei complementar esta que serviu para legitimar juridicamente e aprovar a construção do Sistema Integrado de Transportes, a renovação do contrato por mais dez anos de todas as atuais empresas no serviço, bem como todas as obras viárias necessárias.

A votação na Câmara de Vereadores foi conturbada e houve conflito entre manifestantes e policiais. Segundo a matéria⁷ de um ativista pela

⁷ Matéria de fonte primária pode ser vista no seguinte *site*:
<<http://www.midia independente.org/pt/blue/2005/10/333016.shtml>>. Acesso em maio de 2011.

democratização dos meios de comunicação, publicada no *site* do Centro de Mídia Independente (CMI) ⁸ em 2005,

a Polícia Militar foi mobilizada para impedir que a população entrasse de forma pacífica ou não, na Câmara dos Vereadores. Era votada a lei que prorrogava por dez anos as concessões para as empresas explorarem, no pior sentido do termo, o transporte coletivo. Se já havia dúvida e muita crítica à forma em que estas empresas entraram no (que se costuma chamar de) mercado (mas que insistimos em não chamar), sem licitação alguma, com prováveis trocas de acordos entre empresas como a Transol e o antigo prefeito Esperidião Amin – um processo tão precário que chegou a se cogitar que o próprio era dono da tal empresa – agora já não havia mais. Não há exemplo mais forte para contar esta história do que a explosão da bomba de efeito moral que explodiu se transformou em estilhaços e atingiu um dos olhos do vereador Márcio de Souza (PT), cegando-o.

A situação tensionou e os setores da sociedade já ligados ao debate, como o Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Urbano da Grande Florianópolis (Sintraturb) e a União Florianopolitana de Entidades Comunitárias (Ufeco) reclamavam da falta de participação direta da sociedade organizada, nas discussões e no processo de elaboração da Lei

⁸ Segundo o próprio *site*, “o Centro de Mídia Independente (CMI) Brasil é uma rede [anticapitalista](#) de produtores/as de mídia autônomos/as e voluntários/as. Com o objetivo de construir uma sociedade livre, igualitária e que respeite o meio ambiente; o CMI procura garantir espaço para que qualquer pessoa, grupo (de afinidade política, de ação direta, de ativismo) e movimento social – que estejam em sintonia com esses objetivos – possam publicar sua própria versão dos fatos.”

Complementar. Bem como questionavam o fato da renovação por mais dez anos da concessão às atuais empresas e aspectos relacionados à ampliação do tempo do trajeto dos ônibus e ao encarecimento do preço do serviço.

No ano seguinte, em 2000, novas agitações iniciaram em torno do assunto “transporte coletivo”. Surgiu na cidade a Campanha pelo Passe Livre (CPL) através de uma forte mobilização de jovens, puxada por uma organização ligada à corrente trotskista *O Trabalho*, do Partido dos Trabalhadores (PT), chamada Juventude Revolução (JR) – que dois anos depois viria a romper com o partido e se transformar em Juventude Revolução Independente (JRI). Segundo Vinícius:

A Juventude Revolução Independente surge da desvinculação da Juventude Revolução de Florianópolis com a corrente trotskista *O Trabalho* e com o próprio PT. A JRI passa a ter uma postura apartidária, autonomista e libertária (alguns exemplos disso são sua postura diante do sistema eleitoral, a prática do consenso ao invés do centralismo democrático, e uma postura ética infelizmente rara na extrema-esquerda). A própria percepção da impossibilidade de mobilizar a juventude a partir de concepções bolcheviques a levaram a se distanciar dessas concepções. Hoje, a JRI não se define como trotskista, leninista, marxista, ou anarquista... mas simplesmente como *revolucionária*. (VINÍCIUS, 2004, p. 2)

Em outra publicação, podemos entender que

A JRI era uma organização que, até mesmo por ter vindo de uma ruptura com concepções arraigadas em partidos de esquerda do qual havia feito parte,

se mostrava aberta a novas concepções, sem se fechar em dogmas e doutrinas prontas. Para fazer parte da mesma bastava ter a vontade pela “revolução”. A independência e a autonomia da e na organização eram evidentemente um diferencial em relação às juventudes partidárias, e em torno desse valor ou perspectiva a unidade dos jovens da JRI ia se formando. (LIBERATO, 2008, p. 159)

O rompimento com o partido mostrou a vontade de ampliar a organização e não focar em uma questão partidária, a busca por uma autodeterminação ampliada trazia ideias novas que entraram em choque com a corrente partidária. Os militantes da JR, então, resolveram apostar nos indivíduos e setores independentes (no caso, não filiados a partidos políticos) da juventude. Os conflitos geracionais transpareceram ao passo em que, se desligar do partido, também foi se desvincular dos adultos-dirigentes da corrente *O Trabalho*. A JRI, então, apesar de ainda pensar em grandes mudanças totais na sociedade, como toda organização política de esquerda, começou a se focar especificamente na luta pelo passe livre estudantil através da CPL.

Essa campanha tinha como objetivo ampliar a conquista histórica estudantil do meio-passe, para o passe livre. Ou seja, a gratuidade no transporte público para todos os estudantes da cidade, sem importar instituição, cor, gênero, idade, etnia ou renda básica. A campanha consistiu em um trabalho de debate com alunos e alunas de escolas e universidades públicas, em sua maioria, e em algumas privadas, da região da Grande Florianópolis. Organizou-se passagens de documentários sobre o assunto, seminários, atos e aos poucos os

grêmios, centros acadêmicos e milhares de estudantes começaram a tomar pra si a ideia.

Foi então, que a CPL, junto com diversos estudantes, advogados simpatizantes e através do vereador Márcio de Souza (PT), elaborou um substitutivo global ao Projeto de Lei nº. 9685/2002⁹ que instituiria o Passe Livre estudantil na cidade. Foram três anos de manifestações constantes, pressionando o poder público para que a demanda fosse compreendida e aceita, forçando que a lei do Passe Livre continuasse a tramitar em cada comissão parlamentar dentro da Câmara de Vereadores até que fosse, por fim, aprovada pela prefeitura.

No ano de 2003 as obras do Sistema Integrado de Transporte (SIT) foram concluídas e, juntamente com elas, veio um anúncio de aumento das tarifas. O clima era de tensão acumulada, e o polêmico projeto de parceria público-privada, considerado impopular por várias parcelas da sociedade. O período de gestação do projeto já tinha sido complicado, consequentemente, o parto não poderia ser tranquilo... Relatos contam que o primeiro mês foi de caos: desinformação e dúvida. Segundo o texto do Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Florianópolis (Setuf), formado na época e atuante até os dias de hoje, divulgado no *Jornal Floripa* e reproduzido pelo *site InForum*¹⁰, o sistema traria as seguintes mudanças técnicas principais:

As tarifas também mudarão. Atualmente, o transporte urbano trabalha com quatro patamares de preços. Para a integração, a cidade foi dividida

⁹ Lei que é possível ser lida no seguinte *site*:

<<http://brasil.indymedia.org/media/2004/05/279989.pdf>>. Acesso em maio de 2011.

¹⁰ *Site Inforum* com o conteúdo do *Jornal Floripa*, acessado pelo seguinte *link*:

<<http://inforum.insite.com.br/6318/660658.html>>. Acesso em maio de 2011.

em sete regiões e serão implantados sete patamares, com os preços variando de acordo com o volume de passageiros, dimensionamento de frota e distâncias percorridas.

Para andar de ônibus pela cidade o passageiro terá a opção de utilizar a linha direta, que liga os terminais dos bairros ao central, com paradas somente nos terminais de início e fim de viagem; a semi-direta, parando nos terminais que estiverem ao longo do percurso; a paradora, que permite desembarcar em qualquer ponto de ônibus do caminho; e as linhas de bairro, ligando os pontos de parada aos terminais de cada região.

Como vai ser andar de ônibus em Florianópolis?

Para andar de ônibus pela cidade o passageiro terá a opção de utilizar a linha direta, que liga os terminais dos bairros ao central, com paradas somente nos terminais de início e fim de viagem; a semi-direta, parando nos terminais que estiverem ao longo do percurso; a paradora, que permite desembarcar em qualquer ponto de ônibus do caminho; e as linhas de bairro, ligando os pontos de parada aos terminais de cada região.

[...]

Como ficarão as passagens?

A passagem poderá ser paga em dinheiro ou com a utilização dos cartões de bilhetagem passe-rápido. Em dinheiro, o passageiro irá pagar diretamente ao cobrador de sua linha ou quando entrar num terminal de integração. Já com o passe-rápido, o pagamento é efetuado mediante a apresentação do cartão aos equipamentos validadores instalados dentro dos ônibus ou nos bloqueios eletrônicos instalados na portaria dos terminais.

A compra de créditos pelos usuários no primeiro momento poderá ser efetuada apenas no posto do SETUF instalado no Terminal de Integração Centro (TICEN) e no posto da Universidade Federal de Santa Catarina. Após a avaliação das demandas o sistema poderá ser estendido aos outros terminais, visando facilitar o atendimento da população.

Onde ficam os terminais de integração?

O sistema será dividido em nove terminais de integração, sete na Ilha e dois no Continente. Todos os de bairro terão ligação com o central e, dependendo das regiões, haverá ônibus ligando os terminais periféricos. Os terminais da Ilha estão instalados no Centro, Trindade, Lagoa da Conceição, Saco dos Limões, Rio Tavares, Santo Antônio de Lisboa e Canasvieiras. Na área continental os terminais de integração foram construídos em Capoeiras e no Jardim Atlântico.

Com a renovação do contrato garantida por mais dez anos, as empresas que atuavam na época, Biguaçu Transportes Coletivos Ltda., Canasvieiras Transportes Ltda., Transporte Coletivo Estrela Ltda., Ribeironense Transportes Coletivos Ltda. e Transol Transporte Coletivo Ltda., formaram a Companhia Operadora de Terminais de Integração S/A (Cotisa). Companhia esta criada pelo Consórcio Florianópolis, vencedor da licitação realizada pela Prefeitura para implantação e gestão operacional dos terminais do Sistema Integrado de Transporte de Florianópolis por um período de 20 anos. Cada uma delas com 17,6% do capital social, totalizando 88%. E a empresa de construção Sulcatarinense – Mineração, Artefatos de Cimento, Britagem e Construções Ltda. com 12%. De acordo com o texto¹¹ dos ativistas Cruz e Cunha (2009), participantes coletivo organizador do evento de *5 anos da Revolta da Catraca*¹² e confirmado pela nota do próprio Setuf,

¹¹ O texto escrito por Carolina Cruz e Leonardo Alves da Cunha sobre o contexto histórico abordado neste tópico, pode ser encontrado neste *site*:

<<http://revoltadacatraca.wordpress.com/about/>>. Acesso em maio de 2011.

¹² Coletivo organizado por integrantes de movimentos sociais e dos movimentos pela democratização dos meios de comunicação, formado para organizar um evento de memória das

a prefeitura cedeu os terrenos para que os terminais de integração fossem erigidos, construindo e adequando também as vias de acesso a eles. As obras foram financiadas pelo BNDES, tanto por parte da prefeitura quanto dos empresários, a COTISA recebeu um financiamento num valor de 8,6 milhões de reais e a prefeitura um de 18 milhões para as obras de estrutura.

Passaram-se meses e a população demonstrava indignação e desaprovava a situação. Consequentemente, esses sentimentos acabaram sendo levemente extravasados, segundo conta a matéria¹³ feita por integrantes da Rádio de Tróia¹⁴, após uma boa conversa com o assessor do Sintraturb e, na época, membro do Fórum em Defesa do Transporte Público, Ricardo Freitas, e o ex-gerente do Núcleo de Transportes da Prefeitura na capital, Névio Carvalho:

[...] a cidade testemunhou diversas formas de protesto que, no decorrer do primeiro mês de implantação, foram minguando. Desde a ocupação do terminal do Centro por cerca de 80 pessoas, saltando as catracas, fechando acessos de ônibus e manifestando-se na Câmara de Vereadores pela revisão do SIT e pelo passe livre estudantil,

lutas pelas melhorias sociais no transporte público da cidade, chamado *5 anos da Revolta da Catraca*. Disponível em: <<http://revoltadacatraca.wordpress.com/>>. Acesso em maio de 2011.

¹³ Artigo sobre falhas estruturais no Sistema Integrado de Florianópolis, disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2003/11/268781.shtml>>. Acesso em maio de 2011.

¹⁴ Rádio de Tróia foi uma rádio livre (ou seja, que transmitia sem a autorização dos aparatos estatais) horizontal e independente, localizada em Florianópolis, organizada com esforços de voluntários ativistas pela democratização dos meios de comunicação durante os anos de 2002 e 2006. Funcionava na frequência 102.9 FM e através da internet.

passando pelo bloqueio de diversos terminais por parte das populações dos bairros exigindo conversas com o poder municipal, até a quebra de veículos, muito aconteceu.

Foram atos isolados e que não tiveram muita repercussão na cidade, mas acumulou mais tensão e deixou escancarados os diversos problemas que esse novo modelo apresentava e iria continuar apresentando.

E finalizando o ano de 2003, como mostra o documentário “R\$ 1,50 – Media”¹⁵, no início de setembro, em Salvador, dezenas de milhares de jovens e outros setores populares saíram às ruas da cidade para protestar contra o aumento de 20 centavos na tarifa do transporte coletivo. As grandes manifestações, que bloquearam ruas, avenidas e terminais de ônibus, duraram dez dias e tiveram um forte protagonismo juvenil. Apesar da principal demanda – a revogação do aumento – não ter sido atendida, algumas outras secundárias foram conquistadas. Com as notícias que surgiram das movimentações na capital baiana e com a produção do principal documentário de registro dessas mobilizações – “A Revolta do Buzu – o Movimento Estudantil na Bahia pela redução da tarifa do ônibus”¹⁶ do cineasta e escritor argentino, radicado na Bahia, Carlos Pronzato, os jovens que integravam a CPL sentiram um novo impulso para tocar a luta por eles defendida e ampliar o raio de alcance dela.

¹⁵ “R\$1,50 – Media” é o documentário de Daniel Lisboa e Diego Lisboa, produzido pela Cavalão Cão Filmes, sobre a popularmente conhecida “Revolta do Buzu” ocorrida em Salvador, Bahia. Podendo ser visto na internet, no *site* do *Youtube*, pelo seguinte endereço: <<http://youtu.be/laDBZyfRqFg>> Acessado em maio de 2011.

¹⁶ *A Revolta do Buzu* contou com a codireção de Daniel Lisboa e Marco Ribeiro, a edição de Marco Cereser e Rafael Figueiró da Focus Vídeo e o apoio do Fórum Gaúcho da Juventude e a Prefeitura da cidade gaúcha de Três de Maio. A duração é de 70 minutos.

3.2 O ano de 2004: A “Revolta da Catraca” e a aprovação da Lei do Passe Livre

Em junho de 2004, Florianópolis viveria seus dias de revolta. Como aquecimento, já prevendo o que vinha pela frente caso houvesse o aumento, no final de abril a CPL iniciou uma jornada de luta pelo passe livre estudantil, como mostra o editorial do *site* do CMI do dia 14 de maio de 2004:

Estudantes de Florianópolis começaram uma série de manifestações a favor do passe livre desde o dia 29 de Abril. No dia 3 de maio, 800 manifestantes foram até a Câmara dos Vereadores da cidade e conseguiram uma nova data para a votação do projeto do passe livre, que está parado há um ano e meio. O presidente da Câmara, Marcílio Alves, prometeu uma sessão para o dia 25 de maio.

Uma manifestação será realizada no dia 19 de maio e no dia 25 de maio haverá uma grande manifestação, durante a votação do projeto, com início previsto para as 17h30, na frente da Câmara dos Vereadores.

Está previsto um novo aumento nas tarifas de ônibus na cidade. Se, além disso, o projeto for vetado novamente, o movimento entrará em um momento de alta radicalização e promete conquistar o passe livre através de grande mobilização.¹⁷

Enquanto o projeto do passe livre estudantil continuava tramitando na Câmara de Vereadores entre as comissões, as tarifas do transporte público realmente foram aumentadas, consequentemente, milhares de

¹⁷ Editorial do dia 14 de maio de 2004. *Jornada de luta pelo passe livre em Florianópolis*. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2004/05/280007.shtml>>. Acesso em maio de 2011.

estudantes e um pouco de outras parcelas populares saíram às ruas durante dez intensos dias de manifestações pela revogação do aumento de 15,6% nas tarifas, aprovado pelo Conselho Municipal de Transportes, na terça-feira, 22 de junho. Aprovação essa, feita por votação entre os integrantes do Conselho na época: Núcleo de Transportes, Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IpuF), empresas de ônibus (Setuf), representante dos taxistas, União Florianopolitana de Entidades Comunitárias (Ufeco), representante das empresas de fretamento e o Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Urbano de Florianópolis (Sintraturb), como é possível ser lido no jornal de poste do Centro de Mídia Independente local, *CMI na Rua (CnR)*¹⁸, número 1, lançado exatamente durante os dias de movimentação.

Entretanto, antes de expormos como se desenvolveram os dias de protesto, é interessante comentarmos o contexto em que se sucedeu todo esse movimento contra o aumento das tarifas. Convergindo com alguns exemplos que mostramos anteriormente e colaborando para identificarmos as questões sócio-históricas na cidade que levaram aos protestos ocorrerem,

¹⁸ A ideia do CnR está no próprio *site* do CMI: “O boletim CMI na Rua foi criado para levar as informações do Centro de Mídia Independente da internet até as ruas. Não seja um leitor passivo: baixe e imprima o CMI na Rua e cole na sua escola, no seu trabalho e no seu bairro. O boletim foi projetado para ser impresso em formato A4 (folha de xerox padrão) e pode ainda ser ampliado em formato A3 (dobro do tamanho) para melhor leitura. As fotocópias na maior parte das grandes cidades é barata e com 2 reais é possível em muitos lugares tirar 40 cópias do boletim. Não fique parado. Contribua com a mídia independente distribuindo o boletim e sugerindo pautas para as próximas edições. Não gosta da proposta do CMI na Rua? Faça seu próprio boletim. Seja a mídia!” Disponível em: <http://prod.midiaindependente.org/pt/blue/static/impressos.shtml>>. Acesso em maio de 2011.

Pode-se dizer sem receio que a revolta em Florianópolis foi fruto de condições objetivas e subjetivas unidas à preparação e ao trabalho feito pela Campanha pelo Passe-Livre para que ela ocorresse, com base numa análise de conjuntura e dessas condições. Não seria coincidência que as manifestações contra o aumento das tarifas, tanto a de 2004 quanto a que ocorreria no ano seguinte, seriam com frequência chamadas retrospectivamente pela imprensa, por entidades ou por indivíduos como atividades e eventos ‘do passe-livre’.

As condições objetivas para revoltas e formação de movimentos populares em torno do transporte urbano não eram um privilégio de Florianópolis. A própria Revolta do Buzu e as manifestações ocorridas em outras cidades brasileiras em 2004 e 2005, como em Vitória, onde o movimento conseguiu também retroceder o aumento, indicam uma situação mais ou menos comum em respeito ao acesso da população ao transporte urbano. (LIBERATO, 2008, p. 160)

Com o acúmulo da tensão entre população e poder público ao longo dos anos, proveniente como reação a transformações urbanas impopulares, em que se deixou de lado a transparência democrática e a opinião de usuários e moradores desde a formulação do projeto do Sistema Integrado de Transporte, passando pela sua votação até sua implementação; e ainda com o crescimento de aumentos nas tarifas; levando em conta uma incipiente organização dos jovens focados na luta pelo passe livre estudantil, que colheu mais de 20 mil assinaturas para iniciar a campanha em 2000 e ainda organizou seminários, debates, palestras, bem como dezenas de manifestações, a situação em 2004

formou um terreno onde as contradições estavam expostas a céu aberto e a explosão da “panela de pressão” era só uma questão de tempo. No caso, pouquíssimo tempo.

Segundo consta dos arquivos do Centro de Mídia Independente de Florianópolis¹⁹, as manifestações iniciaram no nascer do sol do dia 28 de junho, uma segunda-feira, com atos bloqueando primeiro o Terminal do Centro (Ticen) e logo em seguida o Terminal de Canasvieiras (Tican). Neles, a CPL fez a convocou e levou seus integrantes e, principalmente, estudantes secundaristas de escolas públicas (LIBERATO, 2008) para as ruas e manteve o ritmo de todos os dias irem às ruas numa bateria de pressão em cima do poder público e dos empresários do transporte coletivo.

Do dia [28 de junho até 2 de julho](#), os terminais de Canasvieiras, Santo Antônio de Lisboa, Trindade, Rio Tavares e do Centro foram fechados por aproximadamente 5 mil pessoas. A manifestação ainda parou as pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos e ocupou a Câmara dos Vereadores, para exigir uma CPI dos transportes. No dia 30 de junho a Polícia Militar, com ajuda da Tropa de Choque, dispersou violentamente manifestação de 3 mil pessoas com [gás de pimenta](#) e bombas de gás lacrimogêneo. Há vários relatos de infiltração policial nas [manifestações](#) e nas [listas de e-mails](#) criadas pelos manifestantes, e também [estudantes sendo ameaçados de morte](#) para que saiam do

¹⁹ Arquivo do CMI-Floripa sobre as manifestações de 2004:

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue//2004/06/284745.shtml>>. Acesso em maio de 2011.

Há também um arquivo com todo material produzido pelo CMI-Floripa, de 2004 a 2007, sobre a luta por melhorias sociais no transporte coletivo urbano.

movimento. (Editorial do CMI do dia 2 jul.2004)²⁰.

As mobilizações só foram terminar dia 8 de julho com um ato-celebração na Praça da Alfândega com cerca de duas mil pessoas cantando e comemorando a revogação do aumento pela prefeitura de Florianópolis.

Liberato (2008) explica que o fechamento do Ticen e do Tican pelos estudantes se tornou rotineiro, e já no primeiro dia após uma concentração em frente do Terminal Central, no final da tarde, uma grande quantidade de manifestantes ocupou as pontes durante meia hora e caminhou indo e voltando ao ponto inicial do ato. No dia seguinte, 29 de junho, ainda de madrugada, três ônibus foram incendiados na Caeira do Sul, e pela manhã, um grupo ocupou rapidamente a sede da prefeitura e foi expulso violentamente pela polícia. Tavares comenta em seu artigo *Floripa: uma cidade em ebulição*²¹ o caráter autonomista (com assembleias de rua, de democracia direta) (LIBERATO, 2008) com que o movimento se dera.

assim, as pessoas vão se expressando nas assembléias abertas que acontecem a cada vez que se juntam. Nada é discutido a portas fechadas ou em pequenos grupos de iluminados. Tudo é feito ali, às claras, nas ruas, na liberdade. É um

²⁰ Editorial *Redução temporária não desmobiliza movimento*. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2004/06/284745.shtml>>. Acesso em maio de 2011.

²¹ *Floripa: uma cidade em ebulição* é um artigo escrito pela jornalista Elaine Tavares, durante as manifestações de 2004 que pode ser lido através do seguinte link: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2004/07/285602.shtml>>. Acesso em maio de 2011.

movimento autônomo que vai se fazendo na medida em que caminha aquele povo todo, pelas ruas, a gritar, chamando os trabalhadores que se aglomeram nas portas dos comércios. “Vem, vem pra luta, vem, contra o aumento”. (TAVARES, 2004)

Aos poucos, diversas táticas de ação direta começaram a surgir: estudantes universitários abriam as portas de trás e pulavam catracas em grupos nos pontos de ônibus da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC); manifestantes sitiaram o prédio onde ficava o Núcleo de Transportes a fim de pressionar por soluções imediatas para o imbróglgio; panfletagens, debates e colagens de cartazes ocorriam e, assim, as atividades se multiplicavam pela Ilha de Santa Catarina.

Dia 30 amanheceu com um clima tenso no ar, logo pela hora do almoço, a polícia agrediu grupos de estudantes que saíam de suas escolas e já estavam acostumados a ocupar a Avenida Paulo Fontes, em frente ao Ticen. Impediu violentamente o que estava se tornando rotina. A mesma ação foi direcionada aos manifestantes do Norte da Ilha, quando bloquearam por 20 minutos a rodovia SC-401 pela manhã. E à noite, a repressão chegou ao seu auge quando o Batalhão de Choque da Polícia Militar atacou diretamente cerca de três mil manifestantes que estavam em frente ao Ticen, como mostra o CnR 3²²: “A avenida Paulo Fontes parecia um campo de batalha” e “mas o confronto é desigual, já que eles têm muito mais força do que nós”, respondeu uma manifestante indignada”. Tavares (2004) manifestava seu choque:

²² *CMI na Rua 3*, disponível em: <<http://brasil.indymedia.org/pt/red/2004/06/284878.shtml>>. Acesso em maio de 2011.

Na quarta-feira, dia 31, a polícia mostrou sua cara feia. Ela, que havia se mantido só em vigia, pegou pesado. Quando a noite caiu, vieram os cassetetes, os cachorros enfurecidos, os cavalos. Foram horas de terror. Narizes quebrados, olhos ardendo pelo gás, gente machucada, prisões. O caos. É que o povo da prefeitura havia reclamado do “bom-mocismo” da polícia e exigia rigor. O rigor foi a violência contra meninos e meninas, garotada, e a gente do povo que exercia seu direito de manifestar repúdio contra uma política pública. Mas, apesar do pavor, ninguém se rendeu. O movimento continuou mais forte do que antes. Juntou mais gente, a ponte foi fechada. O trânsito parou, a cidade parou. Vieram as reuniões na prefeitura, na Câmara de Vereadores, na OAB. A vaga cresceu, tomou corpo. (TAVARES, 2004)

Enquanto Vinicius narrou assim o fatídico dia 30 de junho de 2004:

Enfim a polícia avançou, quem era pego era espancado... espancado até a delegacia e mesmo depois de ser solto. Bomba de gás lacrimogêneo, bomba de efeito moral, bala de borracha, cães, tropa de choque, corre-corre, e eu com minha bicicleta amarela. Cidadãos respeitáveis de classe média que passavam pelas imediações do mercado público aconselhavam que jogássemos as pedras por cima do camelódromo, para ficarmos protegidos. Mas eu dizia que apenas alguns poucos estavam atirando pedras. Uma adolescente está desmaiada no chão, provavelmente efeito do gás. Um compa me oferece vinagre, não, vinagre é para a salada... Finalmente algo excitante na cidade e a última coisa que eu quero agora é que o vinagre tire o cheiro da guerra de classes. (VINICIUS, 2004, p. 8)

E com isso a jornada de lutas se tornava uma verdadeira revolta, uma “Guerra da Tarifa”, nome cunhado por Vinícius (2004) ou “Revolta da Catraca” nome conhecido popularmente em alusão à “Revolta do Buzu” ocorrida no ano anterior em Salvador. A adesão de outros setores da população era visível nas ruas, nas reuniões e nos bate-papos nos cafés, nas conversas de esquinas, nos comentários descompromissados dentro dos ônibus, o clima da cidade estava, de fato, voltado para o problema do transporte coletivo. Ainda sem muitas reflexões e muito debate em torno da violência dos manifestantes e da violência policial, não se refletia muito além do que era noticiado pela grande mídia e pelos jornais de mão do coletivo do CMI Floripa, que acabaram ganhando atenção até do colunista da Rede Brasil Sul (RBS), afiliada da Rede Globo, Cacau Menezes, ao citar o Centro de Mídia Independente e divulgar o *site* duas vezes no jornal em que escreve.

Agora eram cinco mil pessoas nas manifestações noturnas e durante o dia, atos pululavam por toda a cidade. Terminais da Trindade, Rio Tavares, Lagoa da Conceição, Centro e Canasvieiras continuavam incessantemente sendo fechados. Segundo Cruz e Cunha (2009), no texto *Sobre os 5 anos da Revolta da Catraca*, participavam, então, nessa altura das mobilizações não só o corpo estudantil da cidade como também “movimentos comunitários de norte ao sul da ilha, estudantes universitários, mães, pais, [professor@s](#), atrizes e atores, funcionári@s públic@s, sindicalistas, entre outros assalariad@s. O movimento hip hop, os grupos de maracatu e de capoeira davam ritmo às caminhadas” (CRUZ e CUNHA, 2009), dos movimentos comunitários, poderia notar a presença forte na colaboração de descentralização dos atos para além

do centro, a União Florianopolitana de Entidades Comunitárias (Ufeco) e, na atuação de registro e propaganda da luta, teve o Centro de Mídia Independente, que:

foi o meio de comunicação mais reconhecido [pel@s](#) manifestantes, que durante os atos cobriam as câmeras e microfones do maior meio de comunicação do sul do país gritando: “RBS, onde a mentira acontece!”. Através do “CMI’s na rua” (matérias produzidas diariamente pelo próprio coletivo e distribuídas entre os transeuntes do Centro ou coladas em postes e pontos de ônibus), e a veloz atualização do sítio na internet (que oferecia, respeitadas algumas regras editoriais pré-estabelecidas, a possibilidade de publicação por parte não só do coletivo do CMI-Florianópolis, mas de qualquer manifestante) o movimento contava com um espaço de referência na construção de contra-informação. (CRUZ; CUNHA, 2009)

Durante os dias que se passaram, as pontes Colombo Salles e Pedro Ivo Campos foram ocupadas mais duas vezes; uma Comissão de Mães e Pais Pró-Movimento foi estabelecida, e a OAB-SC tomou para si o papel de mediar o diálogo entre manifestantes e poder público. Algumas associações comunitárias já apareciam com faixas, e os estudantes secundaristas com os universitários seguiam suas movimentações, como demonstra o CnR 5²³, do dia 2 de julho: “Alunos e alunas do Colégio de Aplicação, Simão Hess e da UFSC, se reuniram e marcharam até o centro. 200 alunos e alunas da Escola Técnica fecharam duas pistas da

²³ O CnR 5 pode ser lido no seguinte endereço:
<<http://brasil.indymedia.org/pt/red/2004/07/285064.shtml>>. Acesso em maio de 2011.

avenida Mauro Ramos às 11h”. Com a continuação da mobilização, a repressão continuou, entretanto não tanto com a violência física, mas com prisões, detenções e processos. Com o fim de semana chegando, a situação previa uma parada para reuniões e articulações para a próxima semana, entretanto, ainda teria a sexta-feira, 2 de julho, e Vinícius (2004) conta que foi a batalha mais violenta dentre todos os dias.

A semana da segunda-feira 5 de julho veio e com ela novas movimentações. Era a semana decisiva, o dia 8 de julho era o ultimato dado para a prefeitura revogar o aumento. A população demonstrava desprezo pelo forte aumento na tarifa e pela repressão policial sobre jovens manifestantes, através de balas de borracha, bombas de efeito moral e prisões aleatórias. O que se sentiu no dia 7 de julho foi que:

A cidade vivia quase um clima pré-insurrecional. O governo do estado decretou ponto facultativo para os funcionários estaduais. Sabendo disso, o mesmo fez a prefeitura em nível municipal. A sede da prefeitura não iria funcionar e os funcionários não deveriam ir trabalhar no dia 8. A Câmara dos Dirigentes Lojistas orientou os comerciantes do centro da cidade a não abrirem as portas na quinta-feira. O CEFET e o Instituto Estadual de Educação (as duas principais instituições de ensino públicas secundaristas) suspenderam as aulas para aquele dia. O mesmo fizeram todas as escolas e colégios municipais e estaduais. Havia boatos de que as empresas não colocariam os ônibus para circular. De fato vi alguns ônibus serem retirados para as garagens na noite de quarta-feira. Motoristas e cobradores pediram para não trabalhar na quinta-feira, com medo do que poderia ocorrer. (VINÍCIUS, 2004, p. 15)

Assim, na mesma noite, por volta das 22h30,

após duas reuniões entre os manifestantes e a Prefeitura mediadas pela Ordem dos Advogados do Brasil de Santa Catarina, o juiz federal Jurandi Borges Pinheiro deferiu liminar contra a prefeitura de Florianópolis, Cotisa e empresas de ônibus, revogando o aumento de 15,6% nas passagens. (Editorial do site do Centro de Mídia Independente de julho de 2004)²⁴.

Explica Vinícius (2004) que “tal medida cautelar seria preparatória para uma ação civil pública que a entidade iria impetrar na Justiça. A medida cautelar expedida pelo juiz federal teve como base o clima de combate e a onda de protestos instaurada na cidade” (VINICIUS, 2004, p. 15).

Fato é que o ano de 2004 não acabaria ali. No mês seguinte, seria realizado o I Encontro Nacional pelo Passe-Livre, convocado e organizado pela CPL numa primeira tentativa de reunir iniciativa da luta em outras cidades que já tinham surgido em todo o Brasil. Liberato (2008) aponta que “algumas dezenas de estudantes atenderam ao chamado, de 9 diferentes cidades do sul e do sudeste. Esse primeiro encontro, segundo seus organizadores, foi pouco representativo, mas foi bem sucedido nas suas expectativas”. E no segundo semestre do mesmo ano, o Projeto de Lei do Passe Livre seria aprovado na Câmara de Vereadores e sancionado tacitamente pela prefeitura de Florianópolis. Assim, Liberato afirmou:

²⁴ Editorial disponível em:

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue//2004/06/284745.shtml>>. Acesso em maio de 2011.

Se Florianópolis já se tornava referência nacional para uma juventude militante, ativista, principalmente a de tendência libertária, devido à vitoriosa revolta contra o aumento das tarifas de transporte e devido a Campanha pelo Passe Livre ser vista como a melhor estruturada do país, a conquista da Lei do Passe-Livre a tornaria referência ainda mais forte. (LIBERATO, 2008, p. 160)

Então, como é contado no CnR 12²⁵, no dia 17 de setembro, uma sexta-feira, em uma ação direta organizada pela CPL, a Câmara de Vereadores foi ocupada por dezenas de manifestantes, na ação, dez ativistas se acorrentaram no interior do casarão para pressionar a votação e a aprovação da Lei que já tramitava dentro da instituição.

A Câmara se tornou em escritório das mobilizações, espaço de convivência, onde ativistas discutiam e jogavam xadrez. Com faixas indicando a “ocupação e resistência”, deram um novo sentido ao prédio. Durante a ocupação os/as ativistas reivindicavam três pontos: 1- Que o projeto saísse definitivamente da Comissão de Viação e Obras Públicas e avançasse. 2- Audiência com os membros da Comissão de Finanças. 3- Data para votação definitiva do projeto do passe livre. (CnR 12)

A ocupação durou três dias e conquistou a certeza do avanço para a Comissão de Finanças e de que no dia 26 de outubro o projeto seria votado finalmente o projeto.

²⁵ CMI na Rua 12 - *Ocupação da Câmara acelera o passe livre*. Disponível em: <http://brasil.indymedia.org/media/2005/02/307077.pdf>. Acesso em maio de 2011.

Para o dia 26 de outubro, o “Boletim do Passe Livre – outubro de 2004”²⁶ produzido pela Campanha pelo Passe Livre convocava para o dia da votação uma manifestação e uma festa com uma programação com atividades culturais a partir das 15 horas, no Largo da Alfândega, com “apresentações com maracatu, teatro, *grafitti*, dança e 7 bandas”. Na parte de trás tinha a denúncia da tentativa de manobra de alguns vereadores para não cumprirem os prazos das votações, e afirmava que a Campanha é “independente, autônoma e apartidária”, que nenhuma empresa a financiava, e ressaltava que todas “as conquistas foram frutos do suor, trabalho, vendendo camisetas, recolhendo contribuições em troca de adesivos.”. Aconteceu que no dia 26, realmente ocorreu a primeira sessão da votação e alguns vereadores tentaram restringir o projeto, mas com uma pressão popular desistiram. Dois vereadores saíram e por falta de quórum a sessão terminou. Entretanto, mais vereadores tentaram sair sem acordo nenhum e com mil manifestantes sitiando o local, mais 50 lá dentro, a população conseguiu que houvesse uma segunda sessão para votação do projeto, marcada para 3 de novembro. Com uma nova megamanifestação marcada para o dia 3 de novembro, o Projeto da Lei do Passe Livre número 1.137/04, que concede o direito aos estudantes de todas as esferas de ensino reconhecidas pelo Ministério da Educação, foi finalmente aprovado na Câmara de Vereadores, na íntegra, por dez votos a um, como é possível ver no CnR de 7 de novembro de 2004²⁷. No dia seguinte, tendo em

²⁶ Boletim do Passe Livre, outubro de 2004. *26 de outubro: Manifestação e festa no dia da aprovação do passe-livre na Câmara.*

²⁷ CMI na Rua de 7 de novembro de 2004. Disponível em:

<<http://brasil.indymedia.org/pt/red/2004/11/294259.shtml>>. Acesso em maio de 2011.

vista que a prefeita Ângela Amin não se pronunciou sobre, o presidente da Câmara, Marcílio Ávila assinou a aprovação do projeto.

3.3 2005: A fundação do Movimento Passe Livre, a “Revolta da Catraca 2” e a suspensão da Lei do Passe Livre

No final de 2004, prevendo uma grande presença de jovens militantes no V Fórum Social Mundial em Porto Alegre que se realizaria no mês de janeiro do ano seguinte, a Campanha pelo Passe Livre, em Florianópolis, convocou uma Plenária Nacional para ocorrer durante o Fórum, com o intuito de formar um movimento nacional pelo passe livre, articulando gentes de todo o Brasil. Segundo Liberato (2008):

A Plenária foi realizada em dia 29 de janeiro de 2005. Participaram cerca de 250 pessoas, a imensa maioria jovens estudantes. Foram representadas 29 cidades, de 16 estados das 5 regiões do país.

Nascia assim o MPL. Ainda em 2005 ele passaria a ser designado simplesmente ‘Movimento Passe-Livre’ (sem o pelo). As resoluções da Plenária de Porto Alegre expressaram o caráter independente, a partidário e autonomista marcante na maioria das manifestações juvenis contra aumentos de tarifa e pelo passe-livre que surgiram em diversas cidades brasileiras nos anos anteriores. (LIBERATO, 2008, p. 161)

Sobre a fundação do Movimento Passe Livre, Liberato (2008), ainda afirma que:

O caráter federativo e autonomista do MPL iria

ficar mais nítido, mais estruturado e nesse sentido mais avançado, no II Encontro Nacional do MPL, que seria realizado de 22 a 24 de julho na cidade de Campinas/SP, mais precisamente na Unicamp (Universidade Estadual de Campinas).

Esse Encontro, que poderia ser considerado o primeiro nacional do MPL, contaria com uma participação numérica próxima a da Plenária de Porto Alegre. Compareceram militantes de 20 cidades, do sul sudeste, centro-oeste e norte do Brasil. Nele o MPL reafirmou seu caráter horizontal e independente, e foi formalizado que ele se constitui nacionalmente através de um pacto federativo, nesses próprios termos. (LIBERATO, 2008, p. 161)

Com isso, a Campanha pelo Passe Livre e a Juventude Revolução Independente se dissolveriam dentro do Movimento Passe Livre e seus integrantes dariam total atenção para a solidificação do movimento social tanto localmente, quanto nacionalmente. Como uma organização nacional, o MPL ainda teria mais dois encontros, um já apontado na fala de Liberato (2008) na Unicamp, em Campinas – SP, no ano corrente e o outro no ano seguinte, em 2006, na Escola Nacional Florestan Fernandes, em Guararema, também Estado de São Paulo. Em outubro de 2005, o MPL, como um movimento nacional, lançou seu primeiro jornal²⁸ – que afirmou a base político-filosófica dos seus princípios e os contextos de algumas cidades que aderiram ao movimento. Nas palavras do próprio movimento:

²⁸ Jornal do MPL nº 1 disponível em:

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/10/334521.shtml>>. Acesso em 15 de maio de 2011.

O Movimento Passe Livre é um movimento autônomo, independente e apartidário, mas não anti-partidário. Nossa disposição é de frente única, mas com os setores reconhecidamente dispostos à luta pelo passe livre estudantil e pelas nossas perspectivas estratégicas. [...]

O MPL é um movimento social horizontal, ou seja, sem direções centralizadas, organizado através de apoio mútuo e um pacto federativo. Cada MPL local respeita os princípios do movimento, todos decididos através do consenso, e tem ampla autonomia de ação.

No mesmo jornal, um artigo escrito pelo integrante do MPL, Marcelo Pomar, que expressa a concepção de transporte coletivo entendida pelo movimento, apontou a importância do meio como serviço público essencial, afirmando que o vital problema é a “contradição profunda entre a necessidade de se ter um transporte coletivo voltado para os interesses públicos e da coletividade, do desenvolvimento social, e um transporte coletivo que serve para o enriquecimento de algumas dúzias de famílias” (Jornal do MPL nº1, p. 6, 2005) e por isso propõe que:

o transporte coletivo deve ser retirado das mãos da iniciativa privada, como fator fundamental para superar a pauta da lucratividade, que é a questão essencial que exclui milhões de pessoas do transporte. O transporte deve ser gerido pelo poder público, voltado para os interesses da coletividade, e pautado numa outra forma de financiamento.

Assim, para o MPL:

O que falta é determinação política das classes dirigentes, associadas aos interesses dos empresários do transporte, e muitas vezes financiadas por eles. Determinação política que o Movimento Passe Livre tem de sobra. Determinação política de ajudar a organizar a luta do povo contra a exploração do transporte. (Jornal do MPL nº1, p. 6, 2005)

Focando na época, na luta pelo passe livre estudantil e na resistência aos aumentos de tarifa, mas também impulsionando a discussão de municipalização dos sistemas de transporte e pretendendo ampliar a luta para outras categorias da sociedade, não só os estudantes.

No começo do mês maio, no dia 2, o Movimento pelo Passe Livre, em um Boletim Especial²⁹, se afirmou publicamente como um movimento nacional que reivindica a gratuidade para estudantes, com a finalidade de conquistá-la para todos os setores da sociedade, bem como a “desmercantilização do transporte”. Além disso, apresentou outros núcleos do MPL ao redor do País e mostrou o rumo do movimento. Os principais passos descritos consistiam em pressionar o poder público a assumir a Lei do Passe Livre aprovada em 2004 e, assim, recolocar o passe livre na pauta das discussões da sociedade, fomentando uma mobilização dela por inteiro, incluindo setores como a grande imprensa, políticos, estudantes, trabalhadores e usuários em geral, com o intuito de notar a existência do MPL como um movimento social legítimo.

Entre outros passos, o Boletim Especial apresentava a formulação de contatos próximos com as bases do movimento através de uma caravana nas escolas da cidade, a preparação de uma nova e grandiosa ascensão

²⁹ *Boletim Especial do Movimento pelo Passe Livre*, 2 de maio de 2005, nº 4 – 5.

da mobilização de rua e, em longo prazo, a criação de uma nova geração de militantes para o futuro. Sobre as lutas regionais, aparecia também, a disseminação do MPL pelo Estado de Santa Catarina, citando os núcleos em Criciúma, Blumenau e Joinville, assim como a luta contra o aumento de tarifa no transporte coletivo de Campinas – SP e a luta pela não construção de um terminal integrado no pátio de uma escola estadual na Palhoça – SC.

Cerca de 25 dias após a divulgação do Boletim pelo MPL, foi noticiado nos jornais que a tarifa iria aumentar, como narra Vinícius:

Mesmo avisado por membros do Movimento Passe Livre de que haveria resistência se as tarifas fossem aumentadas, a prefeitura do PSDB pagou pra ver. No meio de um feriadão, numa sexta-feira, dia 27 de maio de 2005, sai a notícia de que as tarifas estariam mais caras em média 8,8% a partir de domingo, dia 29. (VINÍCIUS, 2005, p. 13)

Com esse aumento, as passagens mais caras, no caso as do sul e do norte da ilha, iriam para R\$3,00. Vinícius (2005) conta que naquele feriadão estava ocorrendo uma atividade de formação teórica da JRI com a participação de membros do MPL e que em meio às atividades houve uma reunião do Movimento que contou, extraordinariamente, também com membros do PSTU e vários independentes. Nessa reunião fez-se um panfleto assinado pelo “Comitê de Resistência ao Aumento da Tarifa”, com a convocação pública a resistir aos aumentos, na segunda-feira seguinte. Logo pela manhã, um grupo de manifestantes já se encontrava em frente ao Ticen divulgando informações sobre o aumento

e anunciando as próximas manifestações. No mesmo dia, algumas pessoas passaram nos colégios do Centro espalhando a notícia, e o Tican, no norte da ilha, teve sua entrada e a saída obstruídas por várias horas. Um dos fatores apresentados por Vinícius (2004) para o norte da Ilha ter se destacado novamente como foco de resistência e de manifestações diárias no terminal da região, foi o fato de que dessa vez o terminal passou a ter como vizinho o colégio estadual Escola Jovem.

E era basicamente os estudantes desse colégio que, desde segunda-feira e durante toda a primeira semana de resistência, iriam fechar o TICAN, a estrada que leva ao norte da ilha, e se manifestar contra o aumento das tarifas. Iriam ser reprimidos e perseguidos duramente pela tropa de choque. Agredidos e feridos também por motoristas e cobradores da empresa Canasvieiras, que agiam, e provavelmente recebiam, como capangas da empresa. (VINÍCIUS, 2005, p. 16)

Na primeira noite de manifestações, já dava para se ter uma noção de que o Estado estava mais preocupado com as manifestações e mais parcelas da população desde o começo estariam interessadas em contestar, além da maioria dos estudantes secundaristas dos colégios do Centro, Trindade, Pantanal e Saco dos Limões. Vinícius (2005) aponta que dessa vez “já se podia notar uma composição um pouco diferente dos primeiros dias de revolta de 2004. Jovens de morros já se faziam presentes em algum número, por exemplo” (VINÍCIUS, 2005, p. 16). E como exemplos de um maior foco da organização policial, dois fatos aconteceram: primeiro que antes de qualquer assembleia decidir qual o trajeto que o protesto iria seguir, a tropa de choque da PM já estava

posicionada bloqueando o acesso às pontes; segundo que, assim que os manifestantes dispersaram, depois de todo conflito com direito a bombas de efeito moral e balas de borracha, três militantes do MPL foram presos e um foi detido, como mostra o CMI na Rua nº21³⁰ do dia 31 de maio:

Polícia Militar (PM) prendeu na noite de ontem, 30 de maio, os militantes do Movimento pelo Passe-Livre, André Felipe de Moura Ferro, Marcelo Pomar e a militante Flora Muller. Além dos três, o militante e advogado do MPL, Matheus Felipe de Castro também foi detido, mas liberado logo em seguida. Acusados de: atentado à segurança de patrimônio público, incitação ao crime e formação de quadrilha. Soltos após fiança de R\$4.500,00. (CnR nº 21, 31 de maio de 2005)

Fato que deixou às claras que a Polícia Militar via o Movimento Passe Livre como uma liderança nas mobilizações pela redução e prenderam aqueles que na época tinham maior visibilidade. Os três foram acusados de obstrução de serviço público, incitação ao crime e formação de quadrilha, Vinícius qualificou as ações policiais como:

criminalização de movimentos sociais da forma mais explícita. Os ‘flagrantes’, nessas e nas outras prisões que iriam ocorrer durante as manifestações, eram em sua imensa maioria falsos e mentirosos. O aparato repressivo estava a serviço das autoridades e do poder econômico, de forma muito explícita. Forjar flagrantes era a lei. (VINÍCIUS, 2005, p. 21)

³⁰ CMI na Rua nº21 disponível em:

<<http://midia independente.org/pt/red/2005/05/317962.shtml>>. Acesso em 19 de maio de 2011.

Os três militantes do MPL Florianópolis só foram libertados após a fiança de R\$1.500,00 cada, e por um determinado tempo não poderiam participar dos atos nas ruas, pois seriam presos novamente e sem chance de responder aos processos em liberdade. Entretanto, apesar das ações policiais, as manifestações cresceram e ganharam força. Começavam pelas manhãs, tomavam às tardes e ganhavam às noites.

A composição de estudantes menores de idade era tão grande e importante no movimento que a prefeitura, ao longo das semanas e percebendo que a repressão policial era ineficiente, começou a veicular uma mensagem na TV instruindo os pais a não deixarem seus filhos participarem das manifestações. [...]

Grande parte dos manifestantes menores de idade, mas também aqueles maiores, tinham que enfrentar a pressão da família, da escola ou do trabalho para estarem nas ruas. Estavam arriscando relações nas suas esferas privadas para se juntarem e formaram esse ente público e coletivo que fez retroceder o aumento das tarifas. Eram jovens que tinham fortes motivações para estarem nas ruas; já que estavam se arriscando ou pagando um preço por isso. (VINÍCIUS, 2005, p. 23)

Dessa maneira, compreendemos que os jovens participantes dos protestos aparecem no cenário como uma juventude contestadora não só em relação à demanda concreta e principal que é a revogação dos aumentos, mas também perante instituições organizadoras da sociedade em que vivemos, como a família, o Estado e a escola, renunciando e desafiando os limites por eles impostos e tomando para si mesmos as rédeas de seus próprios destinos. É possível também associar todo o

clima de mudança na rotina das pessoas que iam para as ruas todos os dias e que puxavam as manifestações e se organizavam em reuniões e tocavam a luta em ritmo acelerado, com a conduta de risco e o arrojo compreendidos como uma espécie de capital energético próprio da condição jovem, que nos traçam Margulis e Urresti (*apud* LIBERATO, 2006, p. 84).

Assim, ao mesmo tempo em que os atos cresciam, se diversificavam e espalhavam pela Ilha, o aparato policial também crescia, intensificava e se diversificava, como mostra uma parte do Editorial do *site* do CMI do dia 3 de junho de 2006³¹ ao narrar uma cena da manifestação do dia anterior:

Os/as manifestantes se concentraram novamente na avenida Paulo Fontes, em frente ao Terminal do Centro, e decidiram fechá-lo. Seguranças da Cotisa, empresa que administra os terminais, e policiais impediram violentamente o fechamento, lançando muitas bombas de gás lacrimogêneo. A polícia tentou severamente dispersar a manifestação. Começou então um corre-corre, com policiais agredindo e prendendo muitos/as militantes, bancos depredados e inclusive um ataque à Câmara dos Vereadores. Cerca de 60 pessoas foram detidas.

Novamente grupos pulavam catracas, entravam pelas portas traseiras dos ônibus, bloqueavam ruas e avenidas, ocupavam terminais, panfletavam, iam pras ruas, organizavam assembleias, faziam reuniões,

³¹ Editorial do CMI de 3 jun. 2005. Disponível em: <http://www.midia independente.org/pt/blue/2005/06/318354.shtml>. Acesso em 20 de maio de 2011.

colavam cartazes protestando e contestando os aumentos das tarifas e a organização do sistema de transporte coletivo, lutando contra a falta de democracia e transparência na gestão de um serviço público e essencial. O principal centralizador e catalisador de informações dos manifestantes, funcionando quase como o meio de comunicação do povo que estava na rua era o *site* do Centro de Mídia Independente, que abrigava diariamente relatos, fotografias, áudios, matérias, artigos, opiniões, ideias, comentários, novidades, tudo produzido por manifestantes e apoiadores do movimento; outro meio de comunicação também usado era a Rádio de Tróia, uma rádio livre local que cobria as mobilizações através das ondas sonoras, ajudando na divulgação dos informes e na comunicação entre manifestantes; além da TV Floripa, um canal de televisão comunitário no qual imagens da repressão policial eram divulgadas diariamente, como cita o CnR n° 22.³²

Onde se informar sobre a luta pela redução das tarifas?

Para obter informações e dar o seu próprio relato sobre as manifestações contra o reajuste das tarifas de ônibus, você pode ouvir a Rádio de Tróia 102.9 FM Livre, sintonizar a TV Floripa, canal 4 da TV a cabo, e acessar www.midiaindependente.org. Que o monopólio dos transportes caia assim como o das comunicações!

³² CnR n° 22, disponível em: <<http://brasil.indymedia.org/pt/red/2005/06/318060.shtml>>. Acesso em 20 de maio de 2011.

Uma das formas possíveis de compreender as relações estabelecidas pelo Movimento Passe Livre na cidade foi e continua sendo manter um olhar focado para suas ações durante os dias de luta contra o aumento ou, por exemplo, as jornadas de luta pelo o passe livre. O desdobramento da história do movimento, seus princípios, suas demandas, seus aliados temporários, seus apoiadores constantes e seus discursos em panfletos e em seminários, muito do conteúdo foi sendo elaborado e concluído ao passo em que era necessária uma resposta para as situações criadas; era preciso reagir, avançar e definir soluções para obstáculos impostos no calor das atividades, principalmente aquelas conectadas diretamente com a pressão nas ruas. Um bom exemplo para entender porque o movimento, junto ao Comitê de Resistência ao Aumento, teve que estabelecer vínculos com comissões parlamentares, advogados e outros grupos da sociedade civil, é dado por Vinícius ao falar sobre o clima de perseguição política, de criminalização dos movimentos sociais e de estado de exceção armado pelo governo municipal junto com o estadual e a instituição da polícia durante as manifestações de 2005.

A marca do terror de Estado, da supressão de liberdades civis, de criminalização dos movimentos sociais [...] podia ser percebida na ausência de camisas do Passe-Livre nas manifestações. Por motivo óbvio de segurança, as pessoas envolvidas no Movimento Passe-Livre, principalmente, deixaram de usar a camisa do seu próprio movimento. [...] e não era à toa que eu procurava andar nas ruas com a minha mochila na mão, e não nas costas. Jovem de mochila (nas costas) era o próprio perfil do ‘criminoso’

naquelas semanas. [...] Para os que duvidam, basta dizer que um jovem que andava sozinho na rua, em plena luz do dia e diante do movimento dos transeuntes foi preso com um mata-leão no pescoço simplesmente por estar cantando um dos slogans das manifestações. Uma vereadora que apoiava o movimento foi ameaçada de morte por telefone. (VINÍCIUS, 2005, p. 24)

E com isso ele conclui afirmando que o estado de exceção e repressão tem limite e esse limite foi dado pelo que ele chama de “sociedade civil” e que, portanto, era necessário mobilizá-la, realizando articulação com advogados, grupos de direitos humanos, comissões parlamentares, para que pudesse se tornar público e bem divulgado o que estava acontecendo em Florianópolis, o que muitas pessoas de outros Estados não sabiam.

Sua conclusão se baseia no fato de que a repressão estatal, em tempos de Estado Democrático de Direito, é limitada pelo custo político que pode ocasionar certos níveis e formas de ação. Ele chama de sociedade civil não somente as organizações e associações civis com legitimidade, mas também a massa de ideias, opiniões e formadores de opiniões que acabam delineando a ordem local. Afirmando que:

Se a sociedade civil repudia um desvio da ordem democrático liberal, a partir de um certo limite ultrapassado pela repressão desenfreada e pela supressão de direitos humanos e civis por parte do Estado e do seu aparato repressivo, essa ultrapassagem gera um custo político aos que estão no poder. Nesse caso, ou a repressão começa a encontrar limites e obstáculos mais sérios, e se conforma mais ou menos a esses limites, ou a

própria sociedade civil é tomada como alvo da mesma repressão. (VINICIUS, 2005, p. 25 e 26)

Em um primeiro contato direto com o poder público municipal, no terceiro dia de manifestação, enquanto milhares protestavam nas ruas do centro da cidade, um grupo de 25 pessoas – principalmente integrantes do MPL e do Comitê – se deslocou até o bairro da Barra da Lagoa, onde o prefeito Dário Berger, o vice-prefeito e mais alguns secretários municipais estavam organizando um evento de conversa com a comunidade – ouvindo reclamações e falando do que estava sendo feito. Vinicius conta que

A intenção era conseguirmos a palavra no microfone e/ou cantar algumas palavras de ordem. Logo as autoridades perceberam a presença de ‘manifestantes no local’, e o número de guardas municipais e policiais militares no recinto foi aumentando. [...] Modesto Azevedo, presidente da União Florianopolitana das Entidades Comunitárias (UFECO) conseguiu a palavra. Ele havia ido conosco. Fez uma intervenção no nível de radicalidade apropriado para a situação em que estávamos. Algo mais ácido poderia atrair a antipatia dos presentes. (...) Cantamos palavras de ordem ao final, e um informativo do Centro de Mídia Independente foi entregue a todos, inclusive prefeito e secretários. (VINÍCIUS, 2005, p. 37)

A atual conjuntura das manifestações demonstrava que não havia conversa entre contestadores e poder público sobre o nó principal: o aumento de tarifas. Enquanto o governo tentava se manter distante, ignorar ao máximo toda aquela situação e deixar como intermediário a polícia; os manifestantes não queriam negociação, se fosse para sentar

com a prefeitura, seria para pedir a revogação imediata do aumento. O único diálogo então era o do conflito nas ruas.

E com a crescente repressão estatal, considerando dezenas de detidos; três presos; muitos feridos por causa dos ataques com bombas de gás lacrimogêneo e de efeito moral, tiros de balas de borracha; perseguição política através de policiais à paisana em reuniões do movimento, em listas de *e-mail*; mais um efetivo de cerca de 1.500 policiais despendido para lidar com os atos, contando com diversos grupos da polícia, como a Guarda Municipal, a Tropa de Choque da Polícia Militar, o Batalhão de Operações Especiais; ainda considerando o acampamento policial atrás do Terminal Rodoviário que fica localizado a cerca de um quilômetro do local centralizador dos protestos; o conflito tinha dois possíveis rumos: ou cessavam os atos por cansaço ou pelo contrário, eles se tornariam mais violentos e intensos – que foi o que acabou ocorrendo no ato do dia 2 de julho.

Vinícius (2005) conta que o clima da cidade já estava tenso pela manhã, a ponto da polícia acreditar que para o ato do dia vinham ônibus de outras cidades como Blumenau e Joinville. Mostrando que a diversidade de setores da sociedade já tinha aumentado, à tarde, numa reunião para decidir o fariam nas ruas à noite, junto com companheiros do MPL e do Comitê, havia sindicalistas, militantes do Partido Socialista dos Trabalhadores Unificado (PSTU), da União da Juventude Socialista (UJS, da União Catarinense dos Estudantes (UCE) e da União Nacional dos Estudantes (UNE). Quanto mais a tarde caía, mais pessoas iam se aglomerando em frente ao Ticen e, conseqüentemente, ocupando a Avenida Paulo Fontes. Ao que parece, aglomeraram entre de cinco e

sete mil pessoas, havia caminhão de som, estudantes secundaristas, universitários, professores de escolas e de universidades, sindicalistas de diversas categorias, integrantes do Comitê, militantes do Movimento Passe Livre, integrantes da Rádio de Tróia, do Centro de Mídia Independente, jornalistas; a revolta atingia características de grande amplitude popular, não só resumia majoritariamente a um corpo estudantil secundarista.

Assim, após uma tentativa de ocupação da ponte, reagida energeticamente através de uma ação unilateral brutal da polícia, o ato tomou proporções violentas jamais vistas anteriormente como narra Vinícius.

Os ataques da polícia geravam correria, evidentemente. [...] Parecia que estávamos num dia de carnaval, quando uma grande avenida fica tomada pelo povo, por milhares de pessoas perambulando de um lado para o outro. A Paulo Fontes era nossa, do início ao fim. Não havia polícia nela. Nesse dia, nessa “manifestação”, pela quantidade grande de pessoas [...] e pela avenida ser nossa [...] isso permitia que os espíritos mais dispostos a encarar a polícia, pudessem estar juntos [...] com aqueles que não queriam se arriscar a ser alvo de bombas e balas. Os ‘radicais’ não colocavam em risco, na situação dada, os mais ‘pacíficos’. (VINICIUS, 2005, p. 41)

Com essa liberdade dada, a expressão de revolta se caracterizou e

esse espírito de enfrentamento com a polícia, de agir de forma contundente nas ruas, não era algo de meia dúzia ou de um grupo de duzentas pessoas na manifestação. Esse era o espírito de grande parte dos manifestantes. E à medida que o tempo corria, esse espírito impregnou todos os

manifestantes, independente de faixa etária. A hora que um grande número de manifestantes, de volta à frente do TICEN, decidiu invadir o terminal, não consegui encontrar uma pessoa sequer que via as cenas com maus olhos. (VINICIUS, 2005, p. 41)

Ocorreu que o Ticen foi invadido, grades foram derrubadas, vidros foram quebrados, uma guarita foi destruída, a sede da Cotisa (consórcio das empresas de transporte que administra os terminais) foi completamente apedrejada, agências bancárias e caixas eletrônicos foram danificados e a Câmara de Vereadores, que era guardada por cerca de 30 policiais que foram expulsos por uma chuva de pedras, teve suas portas abertas e sua entrada incendiada. Com o policiamento reforçado, a noite terminou com milhares de manifestantes correndo pelo centro da cidade fugindo dos policiais e 16 ativistas presos, sendo vários deles fora do ato – como foi o caso de um membro da UJS e presidente da União Catarinense de Estudantes, que foi preso enquanto estava jantando. Todos acabaram sendo levados, depois de um tempo, para o Presídio de Florianópolis, só foram liberados depois de muita pressão de parlamentares e advogados apoiadores do Comitê de Resistência ao Aumento e, mesmo assim, após uma campanha de arrecadação para pagar as fianças de cada um deles.

Os dias passaram e as manifestações, agora em um ritmo menor, continuaram. Entretanto, enquanto parte dos integrantes do MPL ainda focava nas atividades de ruas, a maioria articulava para libertar todos os presos e organizar a defesa dos processados. Após a calmaria, a próxima

jogada diferencial foi orquestrada em uma reunião do Movimento Passe Livre, como é explicado por Vinícius:

Nova reunião do MPL no sábado, dia 11 de junho. Diante do refluxo, e da situação de pouca influência do MPL dentro das manifestações, resolveu-se que faríamos uma ação específica do MPL, como parte agora de uma 'guerra de baixa intensidade'. Ocuparíamos a secretaria de transporte, que ficava no quinto andar de um prédio privado no centro da cidade. Ficaríamos acorrentados até que o aumento fosse revogado. (VINÍCIUS, 2005, p. 56)

E como se desenvolveu positivamente a ação:

Tivemos que ter muita disciplina, formar comissões responsáveis por comunicação, alimentação, apoio jurídico, entre outras. Tivemos que acertar os relógios, fazer tudo pontualmente, para que nada desse errado. Cerca de vinte militantes se acorrentaram dentro da secretaria, na terça-feira, dia 14 de junho, às 14h15. Conseguimos uma boa repercussão. Mas no início da noite, saímos de lá. [...] foi uma demonstração de organização, dedicação e de fôlego a realização dessa ocupação na terceira semana de manifestações. (VINÍCIUS, 2005, p. 57)

Dali por diante, com a terceira semana de manifestações se encerrando, uma nova grande manifestação ocorreu e novamente a revolta dava as caras, mas dessa vez a polícia estava na cola, e a repressão se deu da forma mais intensa de todos os outros dias. Apesar das milhares de pessoas ocupando novamente a frente do Ticen, a quantidade de policiais era grande e foi possível ver que estavam determinados a

agredir explicitamente quando se percebeu que as espingardas de balas de borracha não miravam braços e costas, mas sim cabeças e pescoços. O número de bombas de efeito moral foi com certeza o maior de todos os dias, assim detalha Vinícius, a noite de terror:

Os manifestantes foram sendo acoados para frente do TICEN. Mas para a polícia não bastava desbloquear o trânsito. Parecia que ela queria que simplesmente evaporássemos. Porque mesmo quando todos estavam acoados em frente ao TICEN os ataques não pararam. Galhos de árvore caíram com tiros de bala de borracha. Muitos revidaram com pedras. Até a população que assistia jogou pedra na polícia. A ação da tropa de choque fez com que a única saída para os manifestantes fosse correr para dentro do centro comercial. E a indignação pela situação fez começar um quebra-quebra. (VINÍCIUS, 2005, p. 59)

Vários bancos foram apedrejados, assim como prédios públicos ligados à prefeitura e ao governo do estado. Algumas lojas também tiveram vidros quebrados. Orelhões foram destruídos. [...] Pelas ruas estreitas do centro, a polícia perseguia os manifestantes, atirando bombas e balas de borracha, que acertavam rostos e também quebravam vidraças de bancos. Prisões arbitrárias foram feitas como sempre. Fianças cobradas. Sem dúvida, a ação brutal da polícia é que desencadeou a destruição de propriedade. (VINÍCIUS, 2005, p. 60)

Com tamanha pressão, o conflito na cidade estava ficando insustentável, a prefeitura de Dário Berger não estava conseguindo lidar mais com os acontecimentos e na terça-feira, dia 21 de junho, o prefeito revogou a

tarifa sem subsídio algum do poder público. Sobre o desfecho das manifestações, Vinícius conclui “Uma lição que talvez possa ser tirada da Guerra da Tarifa de 2005 é a de que não existe um modelo de direção a ser adotado para todo e qualquer levante ou movimento popular” (VINÍCIUS, 2005, p. 65), e que:

Se o movimento contra o aumento das tarifas em 2005 foi rico em experiências, certamente um dos motivos foi ter sido um processo em que contradições surgiam e se colocavam diante de nós. Parecia que muitas posições e situações se alteravam e alternavam com imensa velocidade. Contradições e antinomias que perpassam os processos e fenômenos sociais e que, aqueles que se lançam à prática das lutas sociais se vêem envoltos, muitas vezes, restando tirar proveito, superar ou aprender a partir delas. (VINÍCIUS, 2005, p. 66).

Lembrando que, em paralelo às manifestações contra aumentos de tarifa, os trabalhadores do transporte coletivo diversas vezes cruzaram os braços reivindicando reajustes salariais e melhores condições de trabalho. Como lembra Vinícius (2005, p. 52) da paralisação de dez horas no dia 6 de junho por aumento salarial, e como é narrada, no CnR nº 26³³, a repressão policial sobre a paralisação da mesma categoria três meses depois:

O segundo dia de greve, 6 de setembro, foi marcado por confusões e prisões arbitrárias. Logo no início do ato, às 16h, cerca de 20 empregados das empresas de ônibus começaram a provocar os/as grevistas, verbal e fisicamente - a maior parte contratados da empresa Estrela e contaram

³³ CnR nº 26. Disponível em: <http://www.midia independente.org/pt/red/2005/09/330219.shtml>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

com apoio da guarda municipal. Estavam presentes também empresários da Estrela, Insular, Transol e Santa Terezinha. Com o tumulto estabelecido, fiscais das empresas pressionaram sindicalistas, ameaçando com a perda do emprego quem participasse da paralisação. A Polícia Militar aproveitou a confusão para deter Joaquim do Nascimento, que filmava o ato, Queixinho e o assessor do Sintraturb, Ricardo Freitas. Os três foram levados para a Central de Polícia e conseguiram sair sem pagar a fiança de R\$ 1.500 que fora estipulada anteriormente. Queixinho e Freitas responderão processo por obstrução de via pública e desacato a autoridade. (CnR nº26, 21/09/2005)

Ainda no final de 2005, após a conquista da revogação do aumento, o MPL e os jovens que tocavam a luta pela aprovação da Lei do Passe Livre – que estava incluída no orçamento de 2006 – foram surpreendidos com a suspensão da lei pelo Tribunal de Justiça de Santa Catarina, como pode ser lido em um trecho do editorial do *site* do CMI do dia 17 de novembro.³⁴

Na tarde de hoje, cerca de 40 desembargadores do Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC), votaram pela suspensão da lei do passe livre, que garantiria o direito à gratuidade ao transporte para estudantes a partir de 2006. A ação contra o passe livre foi uma iniciativa do promotor Gilberto Callado e da procuradora Vanessa Cavallazzi, ambos do Ministério Público de Santa Catarina.

³⁴ *Justiça catarinense suspende a Lei do Passe Livre*. Editorial do CMI de 17 de novembro de 2005. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/11/338049.shtml>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

Sendo assim, o Movimento Passe Livre convocou uma manifestação urgente contra a anulação. Novamente o MPL se viu enfrentando mais um nível da esfera da política institucional. No panfleto³⁵ do dia 28 de novembro, divulgado pelo movimento com a convocação, manifestava a indignação da perda de uma conquista:

Dia 30 é dia de ação contra a suspensão da lei do passe livre. O Movimento Passe Livre acredita que o transporte coletivo não pode estar nas mãos de empresas privadas que visam apenas nos explorar. Lutamos agora pelo direito ao passe livre para estudantes, que beneficiará nossas famílias, e lutaremos pela gratuidade para toda a população. Chega de exploração!

No dia 30 de novembro, então, o movimento saiu às ruas, ocupou o terminal central e bloqueou a avenida em frente ao Tribunal de Justiça de Santa Catarina. Apesar de toda a pressão, o tribunal fechou as portas bem antes do término do horário de trabalho e não cedeu ao apelo popular, como mostra o editorial do CMI do dia 1º de dezembro de 2005³⁶.

Pouco antes da manifestação contra a suspensão da lei do passe livre, convocada para hoje, dia 30, pelo Movimento Passe Livre, o presidente do

³⁵ O panfleto de 28 de novembro de 2005 convocando para o ato contra a suspensão da Lei do Passe Livre. Disponível em: <http://www.midia independente.org/pt/blue/2005/11/339589.shtml>. Acesso em 23 de maio de 2011.

³⁶ O editorial do CMI do dia 1º de dezembro de 2005. Disponível em: <http://www.midia independente.org/pt/blue/2005/12/339853.shtml>. Acesso em 23 de maio de 2011.

Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJ), Jorge Mussi, decretou o fim do expediente de trabalho. Justificou a ação pela "preocupação relativa as manifestação previstas para o dia de hoje". A iniciativa de Mussi foi tomada após intenso debate entre o MPL e o Judiciário na imprensa local. Dezenas de policiais militares armados com munição letal fizeram a guarnição do TJ.

E com essa troca de farpas entre o Judiciário e o MPL, o ano de 2005 terminou.

3.4 2006 a 2011: Aprovação do pacote da Tarifa Única, o ataque de “capangas” à manifestação e os desdobramentos das lutas

O ano de 2006 mal começou e a população usuária do transporte coletivo já sentia o reflexo das lutas de contestação aos aumentos de tarifas: o Pacote da Tarifa Única estava aprovado. Durante o início de janeiro, a prefeitura anunciou que realizaria mudanças concretas no sistema de transporte de massa; com isso setores da sociedade civil voltaram a se organizar para discutir suas propostas de mudanças para encaminhá-las ao poder municipal. Apesar do debate³⁷ capitaneado pela Ufeco, pelo Sintraturb e pelo MPL para discutir o assunto, a prefeitura aprovou um projeto próprio, sem transparência e nem participação popular alguma.

³⁷ *Comunidades discutem tarifa única em Florianópolis*. Editorial do CMI do dia 8 de fevereiro de 2006. Disponível em:<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/02/344933.shtml>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

O Pacote da Tarifa Única surgiu de uma demanda exigida por movimentos populares para ao menos equiparar os valores entre as regiões e tornar o preço igual para todos. Segundo uma matéria³⁸ produzida por um integrante do Centro de Mídia Independente de Florianópolis:

A proposta votada e aprovada foi que:

1. as tarifas de R\$ 1,75 no cartão e R\$ 2,00 em dinheiro. Na tarifa social R\$ 1,10 no cartão e R\$ 1,30 em dinheiro;
2. Prefeitura assumirá a Cotisa – consórcio formado pelas empresas de transporte que administra os terminais - dentro de 90 dias. Só isso deve teoricamente reduzir a tarifa em mais cerca de 10%, já que a Taxa de Utilização dos terminais, paga pelas empresas para as empresas, deixará de existir. Até lá as empresas receberão remuneração pela diferença entre os R\$ 2,00 e o R\$ 1,75 pelo critério de número de passageiros;
3. nada de prolongar a vida útil dos ônibus, ou seja, os ônibus continuam podendo rodar apenas por 12 anos. A proposta original estendia o prazo até 18 anos.

No entanto, até hoje a prefeitura não assumiu a Cotisa, e com isso a tarifa única veio junto com um aumento automático. O que, conseqüentemente, levou ao MPL divulgar uma Nota Pública³⁹, com

³⁸ *Aprovado o 'pacotão da Tarifa Única. Começam as manifestações.* Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/02/345099.shtml>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

³⁹ Nota Pública do MPL sobre o pacote da tarifa única. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/02/345248.shtml>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

sete pontos analisando e criticando as mudanças aprovadas, e também a sair às ruas, juntamente com as associações comunitárias, integrando a Frente Única Tarifa Única Sim! Aumento Não!.

A manifestação se deu no dia 16 de fevereiro e uma nova tática de repressão aconteceu em plena luz do dia: dez fortes “capangas” contratados atacaram as 30 pessoas que panfletavam e divulgavam as mudanças. Panfletos e faixas foram roubados e rasgados, o carrinho de som foi quebrado, manifestantes foram ameaçados e empurrados violentamente. Um integrante da Frente, no dia seguinte, publicou no *site* do Centro de Mídia Independente um resumo⁴⁰ do acontecido reproduzido integralmente aqui.

A Frente Única se reuniu em frente ao TICEN, a partir das 17h, para distribuir panfletos sobre a tarifa única que foi implantada no dia 13/02.

Por volta das 17h30 começamos a desconfiar de um grupo de pessoas espalhado pelo vão central. Eram cerca de 10 homens bastante robustos todos de preto.

Por volta de 18h estes homens nos atacaram. Um deles arrancou todas as faixas e a maioria deles foi para cima do equipamento de som.

Estes atacaram os que distribuíram os panfletos e começaram a destruir o som a chutes e jogando os equipamentos longe. Os militantes que tentaram reagir foram agredidos.

Os populares começaram a ser reunir em volta dos agressores quando tentavam fugir, a polícia nada fez para impedir ou prender os agressores.

⁴⁰ Relato publicado no *site* do CMI. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/02/345665.shtml>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

Os agressores foram cercados pelos populares nas proximidades do Mercado Público foi quando a polícia agiu. Não para prender os agressores, mas sim para deixá-los fugir e atacar os populares e os militantes.

Foi quando o Militante Marcelo Pomar foi preso por um grupo de PM's. Os militantes e a imprensa seguiram os policiais que prendiam Pomar.

Ao colocar o Pomar no camburão os policiais atacaram o repórter da RBS que havia documentado a agressão dos capangas não identificados.

Tentaram tirar sua Câmera fotográfica, o repórter da RBS resistiu e também foi preso e teve sua máquina fotográfica destruída.

Foram todos levados à Central de Polícia onde que as pessoas que queriam saber sobre a situação dos presos também foram agredidos dentro da Delegacia.

A vereadora Ângela Albino e o militante Matheus foram agredidos pelos policiais da Central.

Uma segunda equipe de repórteres da RBS foi até a delegacia. O fotógrafo da segunda equipe teve sua câmera fotográfica arranca e jogada ao chão pelos policiais.

A maioria dos militantes continuou no TICEN distribuindo panfletos para mostrar que não seria esta agressão que faria o movimento parar.

Marcelo Pomar e o fotógrafo do DC foram libertados por volta das 21h de hoje.

Amanhã voltamos à luta. Para denunciar a forma fascista que a prefeitura, os patrões e a polícia tratam os movimentos sociais e continuar denunciando este falsa e majorada tarifa única.

Novamente, o foco voltaria a ser a violência, e o debate sobre as demandas populares seria deixado de lado. Um dossiê⁴¹ completo

⁴¹ O dossiê completo é possível ser visto no seguinte *site*:

<<http://dossie.mpl.org.br/Main/ApresentaCao.html>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

identificando todos os agressores com nome, foto e trabalho de cada um, mais provas do ataque e a defesa do militante do MPL, Marcelo Pomar – junto a um advogado –, foi elaborado e divulgado amplamente para a imprensa local, para o poder público municipal e estadual, bem como para comissões de direitos humanos e também para o Ministro dos Direitos Humanos do governo federal da época, Paulo Vannuchi. Apesar de todos os esforços, nada foi feito por parte da polícia e do poder público municipal para punir os “capangas” e/ou o mandante(s) da agressão.

No fim de fevereiro, um bloco de carnaval formado por integrantes da Frente, o Bloco da Caixa Preta, saiu às ruas em protesto contra a forma como o sistema de transporte estava organizado. Como conta o editorial⁴² do CMI do dia 24 de fevereiro de 2006.

Antecipando o Carnaval 2006 em Florianópolis, o Bloco da Caixa Preta, da frente Tarifa Única Sim Aumento Não, contagiou o Centro da cidade ontem, 23 de fevereiro. O nome do bloco é uma alusão ao principal ponto da campanha eleitoral do Prefeito Dário Berger [PSDB], de que a “caixa preta do transporte” seria aberta. Entre 100 e 150 foliões, ao lado da bateria do Sindicato dos Trabalhadores da UFSC e com direito à porta bandeira e mestre sala, saíram às ruas de Floripa para cantar “ô, ô, ô, ô Dário [prefeito], tu não me engana, Robin Hood ao contrário, rouba do povo e dá pro empresário!”.

⁴² Editorial do dia 24 de fevereiro de 2006. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/02/346480.shtml>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

Desde então até os dias de hoje, todo carnaval, um bloco formado por militantes do Movimento Passe Livre e por integrantes da Frente de Luta pelo Transporte toma as ruas de maneira lúdica para lembrar que um melhor sistema de transporte coletivo urbano ainda se mantém como uma demanda popular em pauta na sociedade – assim foi de 2006 a 2011. Além do carnaval, toda época em que ocorre aumento nas passagens, o Movimento Passe Livre e/ou a Frente se manifestam – seja através de um ato de rua ou de notas públicas ou através de alguma atividade lúdica, como um teatro em frente ao terminal. Especificamente, no que concerne ao MPL nacional, todo dia 26 de outubro, coletivos que ainda restam se expressam de alguma forma para lembrar e celebrar o dia simbólico em que o passe livre foi aprovado em Florianópolis; alguma atividade sempre é realizada.

Após o conflito com os “capangas”, em maio de 2006, a Frente de Luta pelo Transporte (que anteriormente já foi chamada de Comitê de Resistência ao Aumento e Frente Única Tarifa Única Sim! Aumento Não!), realizou um seminário no qual participaram segundo o editorial⁴³ do CMI do dia 23 de maio.

representantes do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Urbano (Sintraturb), União Florianopolitana das Entidades Comunitárias (Ufeco) e do Movimento Passe Livre. Além disso, entre os debatedores estará Lúcio Gregori, ex-secretário de Transporte de São Paulo na gestão Luiza Erundina. Gregori foi um dos idealizadores da municipalização do transporte e do projeto Tarifa Zero.

⁴³ Editorial do CMI do dia 23 de maio de 2006. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/05/354047.shtml>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

Pela primeira vez, então, começou a ser debatida publicamente como possível demanda a ideia da tarifa zero para o sistema de transporte coletivo. O contato entre o Movimento Passe Livre e Lúcio Gregori foi importante para que o discurso sobre a tarifa zero e sobre a municipalização fosse bem organizado através de exemplos e argumentos estruturados, usados até os dias de hoje pelo MPL de Florianópolis e também de São Paulo.

Em novembro de 2006, o movimento ainda sofreria um novo ataque, os militantes Leo Vinícius e André Moura Ferro seriam processados pelo Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) por questionarem a votação que aprovou a suspensão da Lei do Passe Livre. De acordo com o editorial⁴⁴ do site do CMI do dia 2 de setembro de 2006:

Ambos estão sendo processados por Crime de Imprensa, pelo Tribunal de Justiça de Santa Catarina por terem denunciado, em artigos publicados no jornal A Notícia, a parcialidade do TJ na ocasião da suspensão da Lei do Passe Livre de Florianópolis em novembro de 2005.

Para Jorge Mussi, então presidente do TJ, os artigos publicados pelos dois militantes “atentam contra a honra e dignidade dos membros desta corte de Justiça”. O Procurador Geral de SC, acatando o pedido de Mussi, alega que houve Crime de Imprensa e Contra a Honra e que “a ação foi movida para a salvaguarda da honra

⁴⁴ *Militantes são processados por questionar a suspensão do passe livre em Floripa*. Editorial do site do CMI. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/09/359410.shtml>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

institucional de um órgão que integra a estrutura do Estado”

Na época, o MPL voltou a pressionar o TJ-SC para a anulação dos processos ao mesmo tempo em que apontou para mais uma grave tentativa de criminalização dos movimentos sociais. Foi em vão, para ambos foi oferecida a transação penal, Leo Vinícius aceitou e André Moura Ferro não – deixou o processo tramitar até que o mesmo acabou prescrevendo.

Dezembro iniciou e o MPL afirmava definitivamente a ampliação de sua demanda para a tarifa zero, no panfleto *Mais um aumento a gente não agüenta!*⁴⁵

O Movimento Passe Livre a partir de 2007 irá lutar pelo passe livre para toda a população. Só assim conseguiremos acabar com esta novela de aumentos que se arrasta ano após ano. O transporte público precisa ser público de verdade, gratuito para o conjunto da população e fora da iniciativa privada. É isto que chamamos de Passe Livre.

[...]

Não se trata de ônibus gratuito, ele tem um preço e será pago através de impostos progressivos. Quem tem mais, paga mais; quem tem menos paga menos e quem não tem, não paga imposto. É melhor distribuição do orçamento.

Em 2007, tanto a Frente, quanto o MPL sofreram um refluxo e retomaram as atividades mais voltadas para a formação – como a organização de seminários e palestras. A Frente de Luta pelo Transporte permanece como uma organização de momentos específicos,

⁴⁵

principalmente em tempos de criminalização dos movimentos sociais e convocação para a resistência aos aumentos de tarifa; e o MPL foca em um trabalho de formação e estudos sobre tarifa zero, municipalização, mobilidade urbana, direito à cidade, bem como em um trabalho de renovação de integrantes do movimento, já que muitos saíram e muitos acabaram tendo seu tempo diminuído, pois, começaram a participar intensamente do mundo do trabalho. Em 2007 ocorreu mais uma tentativa de iniciar uma revolta ou pelo menos revogar o aumento, porém não foi bem sucedida.

O ano de 2008 transcorreu com os mesmos rituais: o bloco de carnaval, celebração no dia do passe livre e uma fugaz tentativa de revogar um aumento de tarifa – nesse ano, uma cartilha didática foi produzida e bem divulgada pelo MPL a fim de explicitar e lembrar o que era o movimento e quais eram suas pautas. Nela se discutia resumidamente pontos-chaves, como mobilidade urbana; municipalização; acesso aos espaços públicos; problemas como: filas enormes de carros, catracas, tarifas altas, falta de rampas de acesso, falta de espaço para circular e falta de ciclovias; a ideia do direito de ir e vir; a indústria automobilística, o planejamento urbano, principalmente, a tarifa zero e a reafirmação dos princípios do movimento como “um movimento social independente e horizontal, o que significa que não temos presidentes, dirigentes, chefes ou secretários, todos têm a mesma voz e o poder de decisão dentro dos nossos espaços”. Com 2008 terminando, a ordem da discussão do MPL ficaria em torno do fim do contrato da concessão da exploração do transporte pelas atuais empresas em 2009.

O ano de 2009 marcou ao fortalecimento da Frente de Luta pelo Transporte Público (FLTP), agora variando de nome e às vezes sendo chamada de Frente de Luta Contra o Aumento. Melhor organizada do que nos anos anteriores, ela tomou para si, do Movimento Passe Livre, o papel de convocação para a contestação dos reajustes tarifários e a ampliação do debate promovido pelo próprio MPL sobre propostas de mudanças na mobilidade urbana da cidade, principalmente no que concerne ao sistema de transporte coletivo. Isso é possível de ser notado nas exigências adotadas em dos seus comunicados panfletado em março de 2009 no qual são listadas as principais demandas:

1- **Revogação do aumento da tarifa.** Pode ser feita via decreto. (respeito aos usuários).

2- **Municipalização da COTISA.** COTISA é o consórcio privado que administra os terminais urbanos.

3- **Prorrogação do prazo de lançamento do edital de licitação.** Para assegurar a realização de um amplo debate, com participação popular.

4- **Auditoria para a formulação de uma planilha de custo pública do transporte.** Pressuposto básico para a realização de um debate verdadeiro sobre o transporte. O custo do transporte deve ser pago pelo conjunto da sociedade, sobretudo pelos setores mais ricos.

5- **Fim das concessões/privatização.** Não é possível continuarmos entregando a prestação de um serviço público essencial à lógica do mercado.

6- **Plebiscito Oficial do Município de Florianópolis sobre o regime de concessões privadas ou regime de controle público do transporte.** Pela cultura dos plebiscitos.

7- **Aumento do subsídio aos usuários/as do transporte coletivo.** O subsídio é a política pela qual transformaremos o transporte coletivo num serviço público e gratuito. Não se trata de

imaginar que o transporte não tenha custos, mas de discutir quem deve arcar com esses custos.

8- **Criação de um Fundo Municipal de Transportes.** Mecanismo necessário para a criação de fundos que subsidiem o transporte coletivo.

9- **Criação de faixas exclusivas para ônibus na cidade.** Medida simples e educativa

10- **Criação imediata de um bilhete único diário.** Garantia de integração plena do transporte, sem limite de tempo entre as conexões.

11- **Incentivo e discussão de modalidades alternativas para o transporte.** Transporte marítimo, ciclovias etc.

Os anos de 2009 e 2010 tiveram tentativas mais fortes de revogar aumentos na tarifa. Novamente surgiram manifestações com cerca de duas a quatro mil pessoas e muitas detenções e processos voltaram a ocorrer. A Frente se tornou Frente de Luta pelo Transporte Público, ganhou uma majoritária presença de estudantes universitários, principalmente através da gestão do DCE Rosa dos Ventos (UFSC), ganhou uma nova época de ativistas que tomaram pra si a luta e que acabou concordando, em 2010, em assumir duas demandas principais perpetuadas pelo MPL: a tarifa zero e a municipalização.

Compreendendo como um campo importante de atuação na luta, tanto a Frente de Luta pelo Transporte Público, quanto o Movimento Passe Livre e apoiadores usaram a internet como artifício de propaganda e comunicação, ou seja, não foi somente através de seminários, palestras, panfletos, boletins, cartilhas e notas públicas. O próprio MPL Florianópolis se fez valer de perfis nas redes sociais *Orkut* e *Twitter*,

bem como o seu *blog*⁴⁶. Porém, de 2007 até os dias atuais, o papel de centralizador de informações das mobilizações ficou a cargo de quatro lugares na rede mundial de computadores: o *blog* (lataoFloripa.libertar.org) e a conta no *Twitter* da Frente de Luta pelo Transporte (twitter.com/lataoFloripa); o *site* Tarifa Zero⁴⁷ (tarifazero.org) e o *site* Passa Palavra (passapalavra.info)⁴⁸. Todos divulgavam artigos, matérias, áudios e vídeos relacionados com todas as atividades relacionadas ao MPL e à Frente.

Com o debate ganhando espaço na cidade, tanto integrantes do MPL, quanto da Frente, foram ao longo dos anos, chamados para dar entrevistas e participar de debates em canais de televisão e estações de rádio da grande mídia e da mídia comunitária; também foram convidados para dar palestras em universidades e escolas, participar de

⁴⁶ **O que é o MPL?** *O Movimento Passe Livre luta pela gratuidade do transporte coletivo urbano, a TARIFA ZERO! O MPL é atuante em muitas cidades brasileiras e tem como princípios a horizontalidade, a autonomia e o apartidarismo. Neste sítio você irá encontrar as datas de atividades e manifestações, notas públicas e textos que expressam as posições do movimento em Florianópolis. Nos vemos nas ruas!!! ...e o último a pular a catraca apague a luz.* Retirado do *blog* do MPL Floripa. Disponível em: <<http://mplfloripa.wordpress.com>>.

⁴⁷ “*TarifaZero.org é um site independente e tem dois objetivos: 1. Organizar antigos e novos materiais (artigos, áudios, vídeos, reportagens, notícias etc.) produzidos sobre o tema da mobilidade urbana e do direito à cidade, com ênfase na defesa do transporte coletivo público e gratuito - como uma política de redistribuição de renda e justiça social que beneficie a maior parte da população. 2. Fomentar o debate sobre as questões acima defendidas para, assim, contribuir para a formação de militantes e não-militantes.* Retirado da seção “Sobre o site”. Disponível em: <<http://tarifazero.org>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

⁴⁸ O coletivo Passa Palavra se define como “um grupo de orientação anticapitalista, independente de partidos e demais poderes políticos e econômicos, formado por colaboradores de Portugal e do Brasil, cujo intuito maior é o de construir um espaço comunicacional que contribua para a articulação e a unificação prática das lutas sociais. Estarão disponíveis em nosso site: notícias, artigos opinativos, cartunes, denúncias, vídeos, áudios, debates e outros materiais informativos de produção própria, visando a construção de uma rede de solidariedade e colaboração entre todos aqueles que lutam contra as injustiças sociais.” Retirado da seção de apresentação do coletivo, localizado no *site* <<http://passapalavra.info>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

seminários promovidos por diversas organizações e partidos políticos. Entre outras atividades promovidas pelas organizações encontram-se as festas e a venda de material como camisas, bolsas e adesivos para arrecadação de dinheiro para investir na produção dos materiais necessários, como panfletos e faixas.

As manifestações de 2010 foram narradas quase que em tempo real através do *blog* da Frente de Luta pelo Transporte. Não muito diferente dos outros anos, o que ficou marcado publicamente foi a ação desproporcional da polícia – com direito a invasão do GRT à Udesc, no dia 31 de maio, para prender e bater em manifestantes, além impedir que estes continuassem caminhando pelas calçadas do bairro Santa Mônica⁴⁹.

Assim, em 2011 a Frente de Luta pelo Transporte Público realizou um calendário de atividades até maio. As ações começaram ainda no final de fevereiro, com uma manifestação só de ciclistas conhecida mundialmente como *Bicicletada* ou *Massa Crítica*⁵⁰; após algumas reuniões, a organização divulgou uma nota pública⁵¹ convocando a população para um debate profundo sobre mobilidade urbana. Em março, no carnaval, novamente a Frente organizaria um bloco de rua, dessa vez o “Bloco-Bonde dos Catraqueira”⁵². Passado o carnaval, o MPL Floripa organizou um seminário sobre a história do próprio

⁴⁹ Repressão policial que pode ser vista no próprio *blog* da Frente. Disponível em: <http://www.fltcfloripa.libertar.org/?page_id=209>. Acesso em 23 de maio de 2011.

⁵⁰ O cartaz da Bicicletada Contra a Tarifa está disponível em: <<http://tarifazero.org/2011/02/23/floripa-primeira-bicicletada-contra-a-tarifa/>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

⁵¹ A nota pública disponível em: <<http://tarifazero.org/2011/02/23/nota-da-frente-de-luta-pelo-transporte-publico-de-florianopolis/>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

⁵² Cartaz do Bloco-Bonde dos Catraqueira. Disponível em: <<http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2011/02/bonde-das-catraqueiras.jpg>>. Acesso em 23 de maio de 2011

movimento: “Do passe livre estudantil à tarifa zero – perspectivas políticas do Movimento Passe Livre”⁵³, seguindo no mesmo caminho, a Frente também organizou um seminário⁵⁴ de Mobilidade Urbana no qual foi escrita uma Carta de Convergência da Frente⁵⁵, baseada em três pontos principais: o transporte como direito, entendendo que o acesso a todo direito essencial da população passa por sua mobilidade, então é preciso garantir o deslocamento do povo aos seus direitos com educação, habitação, saúde e cultura; o controle social sobre o transporte, entendendo que os moradores de Florianópolis conhecem os problemas diariamente, por isso eles têm direito a participar das soluções, assim como acompanhar as decisões do poder público; e a priorização do transporte coletivo, entendendo que os maiores investimentos são para incentivar o uso do carro e que esse “modelo de transporte prejudica os deslocamentos na cidade e prioriza aqueles que dispõem de condições financeiras para se locomover” (Carta de Convergência da Frente, 17 de abril de 2011). Dessa forma, a Frente de Luta pelo Transporte Público assumiu publicamente a defesa das demandas já defendidas pelo Movimento Passe Livre: a municipalização do sistema de transporte e a implementação da Tarifa Zero.

Após os seminários, mais um ato de rua e a última atividade até agora foi uma ocupação simbólica durante 24 horas, do Terminal do Centro,

⁵³ Cartaz do seminário do MPL Floripa de 2011. Disponível em: <<http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2011/03/cartazseminariopeq.jpg>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

⁵⁴ Cartaz do seminário da Frente de Luta pelo Transporte Público de 2011. Disponível em: <http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2011/04/Seminario_Mobilidade-Urbana.jpg>. Acesso em 23 de maio de 2011.

⁵⁵ Carta de Convergência da Frente. Disponível em: <<http://www.ftcfloripa.libertar.org/?p=345>>. Acesso em maio de 2011.

através do que se chamou “Virada do Latão”⁵⁶ ⁵⁷ com uma programação que contou com apresentações musicais e teatrais, gincanas e oficinas sobre mobilidade urbana, tarifa zero e municipalização. Finalizando o contexto das ações do Movimento Passe Livre nesse primeiro semestre de 2011, o movimento está planejando um projeto de construção coletivo junto à comunidade da Vila do Arvoredo, localizada no bairro do Costão do Santinho (norte da Ilha), uma linha de ônibus que funciona através do sistema de tarifa zero. É um projeto autônomo movido pelo coletivo e que funcionaria como um exemplo concreto de como pode funcionar a ideia tão defendida pelo movimento social. Aqui uma explicação do próprio MPL em uma convocação para a reunião de discussão do assunto:

A idéia:

Construir coletivamente, com moradoras e moradores de uma comunidade restrições em seu acesso à cidade, uma linha de ônibus com tarifa zero O ônibus seria financiado por contribuições de sindicatos, uma espécie de protótipo de um Fundo Municipal de Transportes, que na realidade seria formado por uma arrecadação de impostos progressivos pagos por empresas e empreendimentos privados que afetam e se beneficiam da mobilidade das pessoas pela cidade, mas que contribuem em nada. Realizar um pequeno filme documentando a experiência e difundindo a idéia.

O que queremos com isso?

⁵⁶ Cartaz convocando a população para participar da “Virada do Latão”. Disponível em: <<http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2011/05/programa%C3%A7%C3%A3o-s%C3%A1bado.jpg>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

⁵⁷ Um vídeo de como foi realizada a “Virada do Latão”. Disponível em: <<http://tarifazero.org/2011/05/12/floripa-virada-do-latao-12-de-maio-de-2011/>>. Acesso em 23 de maio de 2011.

Difundir nosso debate sobre direito à cidade, mobilidade urbana e a proposta de Tarifa Zero.

Dialogar e construir ações com grupos sociais com os quais estabelecemos pouco ou nenhum contato até hoje, mas que sofrem restrições ao seu direito de ir e vir, bem como outras garantias de direito à cidade, como por exemplo, o direito à moradia.

Possibilitar uma experiência concreta de Tarifa Zero, isto é, um deslocamento feito de ônibus não financiado pelo pagamento de tarifa, numa linha estabelecida com participação dos usuários. (Convite para a Reunião de trabalho do MPL-Floripa: um ônibus TARIFA ZERO)⁵⁸

Capítulo 4

O jovem e a cidade de Florianópolis

4.1 O sentido da participação política coletiva na vida da cidade

Foram pesquisados neste trabalho dois grupos com forte participação juvenil, que atuaram e atuam ainda, no contexto de lutas por melhorias sociais para o transporte coletivo de Florianópolis, como definimos detalhadamente no capítulo anterior, o Movimento Passe Livre (MPL) e a Frente de Luta pelo Transporte Público (FLTP).

No caso específico do Movimento Passe Livre, percebemos que o ele estabelece vínculos com certos setores da sociedade que foram detectados nos depoimentos e materiais analisados, partindo de um foco específico de atuação e de relacionamento com pessoas, grupos,

⁵⁸ O convite pode ser lido na íntegra em:

<http://mplfloripa.wordpress.com/2011/04/11/reuniao-de-trabalho-do-mpl-floripa-um-onibus-tarifa-zero/>. Acesso em 23 de maio de 2011.

autoridades e instituições que configuram um perfil. A relação com a cidade passa por esta questão: pessoas e pessoas, coletivos com coletivos e seus consequentes interesses. Ao mesmo tempo em que os integrantes do movimento, quase todos jovens estudantes do ensino médio e universitário, com uma diferença de idade de até cinco anos e com algum tipo de renda mensal sempre mantiveram uma diversidade de ideários – filiados ao PT, ao PCdoB, ao PSTU, independentes, anarquistas – também sempre tiveram a capacidade de tirar consensos para suas ações e ter um agir político que não se fixou em uma única orientação política; trabalham com a ideia do cotidiano como orientador das necessidades que vão surgindo na prática. Dificilmente se deixam levar por disputas partidárias, por exemplo, no interior do seu debate.

Isso nunca significou que não houvesse divergências ideológicas e políticas, pelo contrário, nos primeiros anos, o fato das reuniões serem longas e constantes aponta como o movimento sempre trabalhou com a intenção de agregar essa diversidade numa só direção, sempre tentando sair com um consenso das reuniões, como afirma descontraidamente, a militante do MPL e ex-integrante do Grêmio do Colégio Aplicação, Carolina Cruz, “a gente tentava construir um acordo consensual para todo mundo sair convencido de que aquilo era o próximo passo pra revolução” e não precisar votar nada.

Segundo a militante, essa situação permanece até os dias de hoje – continuam não votando; entretanto, as reuniões não são mais constantes e nem tão longas. Ela acrescenta que o movimento nunca teve presidente, secretário, nem cargos com salário ou algo semelhante, no máximo, tentou-se organizá-lo em Grupos de Trabalho como

Comunicação, Mobilização, Propaganda e Grupo de Formação. Carolina Cruz também comenta as diversas formas de participação percebidas por ela dentro do grupo: “aparecem pessoas que se destacam como porta-vozes, pessoas nos bastidores que acabam se colocando com mais força, tem gente que tem tendência a não se colocar, mas com o tempo o próprio grupo vai se questionando” (Carolina Cruz em entrevista concedida no mês de junho de 2011). E tentando trabalhar as deficiências – se perguntando, como a militante exemplifica, “por que as mulheres do movimento não aparecem? Porque as garotas tão fazendo exposição de foto e não tão indo lá discutir com o João Batista?”. Relaciona, assim, a luta por uma vida sem catracas com a luta por uma vida sem machismo, quer através de panfletos distribuídos anualmente todo mês de março por causa do Dia Internacional da Mulher, ou através de textos pessoais⁵⁹ como o da militante Flora, que comenta a existência de vagões exclusivos para mulheres nos metrô do Rio de Janeiro. Com isso Carolina Cruz conclui que aos poucos o movimento vai moldando e questionando a sua própria estrutura e que atualmente, embora em um grupo menor, as relações estão mais iguais.

Analisando, a partir da concepção de Mannheim (1977) que defende que uma geração existe quando um conjunto de relações sociais específicas é vivido coletivamente em um contexto passivo de transformações; como hipótese, é possível afirmarmos que um dos fatores que podem ter colaborado para que as relações se tornassem mais iguais, seja a formação de uma geração própria dentro do MPL, em que os jovens

⁵⁹ O texto *Por uma vida sem catracas e sem machismo* de Flora e outros textos de militantes e conselheiros do Movimento Passe Livre podem ser encontrados no seguinte sítio da internet: <<http://mplfloripa.wordpress.com/2011/07/01/caderno-de-textos/>>. Acesso em 3 de julho de 2011.

vivenciaram um mesmo contexto de experiências da vida urbana, compartilhando os mesmos conhecimentos, com os mesmos problemas e as mesmas soluções – tornando, assim, as participações mais niveladas e as relações mais equilibradas, como afirmado por Carolina Cruz. Segundo a militante, o fato do MPL ter surgido de uma separação com uma forma tradicional de ação política, no caso, a juventude de um partido, ele tem em sua trajetória essa característica de estar questionando as formas de se relacionar e considera que, de fato, o movimento atingiu uma forma saudável de conviver nos dias de hoje. Apesar disso, a militante deixa claro que a questão ainda continua sendo delicada e cheia de contradições, assim como é o próprio movimento. Não analisamos profundamente aqui as relações internas no movimento, já que as mesmas não são o foco do trabalho, entretanto, podemos afirmar que, no desenvolvimento do Movimento Passe Livre, todos esses anos, o pensamento de cada militante sempre esteve conectado com as necessidades do coletivo e em uma relação dialógica entre pensamento e realidade, para que nesse contexto as relações com outros setores da sociedade pudessem ocorrer de maneira efetiva para os objetivos do movimento. Fossem eles de uma semana, de um mês ou de um ano.

Ao pensarmos em participação política para influenciar mudanças nas cidades, lembramos que, para Lefebvre (2001), a cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, que a cidade existe no momento em que uma sociedade se projeta sobre um local, não somente sobre o plano geográfico, mas também no plano ideal através do pensamento. Santos (2009a), nesse aspecto, explica que agir sobre o

espaço é atribuir novas funções às formas geográficas e que, ao atribuir novas funções a essas formas, os movimentos sociais transformam a organização do espaço. Esses são aspectos que nos ajudam a entender como os integrantes desses coletivos juvenis concebem a participação do próprio grupo na vida política da cidade.

Pudemos apreender que, para esses jovens, as manifestações de 2004 e 2005 foram o grande impulsionador visual do Movimento Passe Livre; tendo as de 2009 em diante focado mais na imagem da Frente de Luta pelo Transporte Público. Foi durante esses eventos que a luta ficou bem aparente para a sociedade inteira, pois, como afirma Marcelo Pomar, militante do MPL, “a mobilização é o meio fundamental de participação na vida política da cidade, até porque nós não estamos nos espaços institucionais oficialmente”. Em particular sobre o MPL, os jovens apontaram que ele ficou conhecido por um número maior de ações do que aquelas que promoveu, como expôs Carolina Cruz: “ficou conhecido no imaginário da cidade como o movimento do ônibus”, e que a partir dali, “tudo era Movimento Passe Livre e muitas vezes nem era, era a Frente que tava atuando”. Flora, também integrante do MPL, compreende da mesma maneira, dizendo que “qualquer coisa que acontece com relação a esse tema, a gente é chamado. Recebemos ligações – as pessoas querem saber o que o movimento pensa, o que o movimento faz, o que o movimento quer” e isso demonstra que “as pessoas têm o MPL como uma referência na questão do transporte”. Os jovens mostram, assim, como parâmetro para essa compreensão, o retorno da sociedade com os próprios grupos; o grau e o motivo de interação de outros setores da sociedade com eles.

Daniel Guimarães, militante do MPL e do TarifaZero.org, considera que o Movimento Passe Livre “retomou uma tradição de mobilizações de massa fora da via sindical e representou um momento vitorioso das lutas”, em alusão à aprovação da lei do passe livre estudantil e depois à revogação de dois aumentos de tarifa seguidos em 2004 e 2005 junto com a população. Guimarães entende que para muita gente o movimento se tornou um grupo inspirador, “um exemplo de que é possível vencer e aglutinar forças quando se faz as coisas com democracia direta, plataformas de luta comum, liberdade de ação criativa e planejamento”. Podemos associar essas percepções abordadas pelos jovens com a ideia de ação comunicativa de Melucci (1996) ao passo em que os militantes percebem um retorno da sociedade que os cerca focados na visibilidade e na movimentação do grupo. Ou seja, as ações coletivas que envolvem o MPL não se resumem na simplicidade ou na aparência das demandas advogadas por ele, mas carregam, também, significados nas formas que são usadas para expressar essas demandas. Leva-nos a entender o Movimento Passe Livre como um veículo de transmissão de informação, como uma espécie de propaganda não-comercial. Um dos exemplos de ação comunicativa que Melucci (1996) apresenta é a representação, na qual a mensagem toma a forma de uma reprodução simbólica que separa os códigos de seus conteúdos, o que se relaciona com os movimentos na medida em que estes costumam fazer apresentações teatrais ou documentários audiovisuais em suas ações. Esse tipo de ato está contemplado no histórico do MPL e da Frente de Luta pelo Transporte, como podemos perceber nos blocos de carnaval organizados e nas peças de teatro realizadas diversas vezes em frente ao

terminal do Centro. Com isso, dão a compreender que, de fato, ambos, a FLTP e o MPL, querem estar presentes, mas não estão em todas as ações relacionadas com o transporte público. Entretanto, essa visão foi retransmitida com ajuda da grande mídia local, a qual diversas vezes noticiou manchetes atribuindo ao MPL, principalmente, ações que nada tinham a ver com o grupo.

Os jovens também demonstram uma consciência de que a situação toda foi maior que a própria participação do MPL, como mostra Victor Khaled: “as revoltas das catracas foram eventos que marcaram a história da cidade, tanto quanto a novembrada. O MPL, a partir dali, foi creditado por muito mais coisa do que ele realmente fez”. O militante aponta algumas deficiências que ainda precisam ser sanadas tanto no MPL, quanto na FLTP, para fortalecer a união:

A gente tem uma série de deficiências, falta de participação das pessoas, a sociedade desestimula, o grupo vive sempre com altos e baixos, a Frente vive de ondas, pessoas chegam, mas muitas saem e no meio institucional temos pouca influência. (Khaled em entrevista concedida no mês de maio de 2011)

Diógenes Breda, militante da Frente de Luta pelo Transporte Público, comenta que apesar da FLTP ser um ator consolidado e atualmente ser o principal espaço onde a discussão de mobilidade urbana ocorre com maior número de participantes de diversos setores da sociedade, existe a deficiência de apresentar um projeto concreto coletivo de mobilidade urbana, e que ainda permanece mais “a luta de resistência do que de ofensiva”, assim ele conclui que é necessário que a Frente “como um

ator, tem que avançar num projeto de cidade” (Diógenes Breda em depoimento concedido em maio de 2011).

Segundo Pomar, o MPL amadureceu muito a sua formulação política, mas também perdeu muito a capacidade de mobilização, principalmente porque a maioria dos militantes não está ligada mais ao movimento secundarista e “por isso não tem aquele hábito característico de viver o cotidiano desse segmento e trazer seus pares para a luta”. Para o entrevistado, mesmo assim, o MPL teve preocupação em se manter vivo e dar continuidade à Frente de Luta pelo Transporte, contemplando a questão de mobilização estudantil para a luta.

O problema é que a Frente é efêmera e uma discussão mais profunda nem sempre está contemplada. Temos até avançado na formulação política dentro da Frente, mas ela é feita de militantes muito heterodoxos de orientações distintas, então muitas vezes ela falha, pára de existir, fica estagnada, ela não é uma organização, é difícil dizer.

Dessa maneira, é possível aproximarmos essas deficiências participativas delineadas pelos militantes com os obstáculos geracionais e com características encontradas na concepção de juventude, elaborados por Margulis e Urresti (2000), Melucci (1996) e Mannheim (1977). Os militantes Khaled e Pomar, ao pontuarem que existe uma inconstância de participantes nos grupos, nos remetem a três das cinco características principais que estão atreladas às mudanças geracionais para Mannheim (1977): o fato de novos participantes estarem sempre surgindo no processo cultural-histórico; antigos participantes estarem sempre saindo; e o fato de que existe uma série ininterrupta de gerações.

É possível compreender essas três questões em movimentos sociais formados por jovens quando entendemos o intrínseco caráter de limite e transitoriedade devido a um estado de fermentação biológica do jovem (MARGULIS e URRESTI, 2000) que o impulsiona a uma conduta de risco e o condiciona a viver a vida intensamente, entremeando os mais diversos grupos e espaços que estão ao seu alcance, em busca do que melhor se encaixa a suas vontades, na busca de sentido à sua vida e a formação de sua identidade. Outro ponto necessário de se compreender é a que a juventude se situa, biológica e culturalmente, em uma íntima relação com o tempo (MELUCCI, 1996), mais especificamente em um conflito de múltiplos tempos.

entre tempos interiores (tempos que cada indivíduo vive sua experiência interna, afeições, emoções) e tempos exteriores marcados por ritmos diferentes e regulados pelas múltiplas esferas de pertencimento de cada indivíduo. (*Idem*, 1996, p. 7)

Assim, o jovem acaba tendo dificuldade muitas vezes de conciliar o tempo para satisfazer suas vontades e suas obrigações, principalmente quando participa de diversos grupos, tem diversos empregos e ainda estuda. Muitos jovens acabam não conseguindo acompanhar, do jeito que deseja, a rotina exigida pelo movimento e, conseqüentemente, acabam se desligando. Entendemos, através de Melucci (1996), esse desligamento obrigatório como um sintoma da complexificação dos papéis exercidos pelos indivíduos cotidianamente, fato que é empurrado pelo desenvolvimento capitalista atual, que torna extremamente difícil a ideia de reduzir tempos diferentes para uma homogeneidade de uma

medida geral que dificulta o estabelecimento de coletivos e planejamentos a longo prazo, como é proposto por grupos como o Movimento Passe Livre e a Frente de Luta pelo Transporte Público, como explica Melucci:

Os adolescentes pertencem a uma pluralidade de redes e de grupos. Entrar e sair dessas diferentes formas de participação é mais rápido e mais freqüente do que antes e a quantidade de tempo que os adolescentes investem em cada uma delas é reduzida. (MELUCCI, 1996, p. 10)

4.2 Os vínculos com diversos setores da sociedade

Para desenvolver suas atividades, os grupos juvenis organizados pelas questões urbanas mantiveram a característica de estabelecer vínculos pontuais com diversos setores da sociedade durante todos esses anos de mobilizações, assim conseguimos perceber quais regiões a FLTP e o MPL mais atuaram e estabeleceram vínculos e relações políticas. A pretensão de amplitude abordada pelos jovens sempre foi de abranger o maior raio possível de setores, não só os que pudessem ter interesse nas propostas trazidas pelo coletivo, como também aqueles que acabavam impondo a obrigação ou pressão de uma interlocução para o diálogo. Os principais setores que os grupos mantiveram relação foram os estudantes secundaristas, estudantes universitários, o movimento comunitário, os sindicatos e partidos políticos, como pudemos apreender através das entrevistas, do contexto abordado no capítulo anterior e pelo material produzido pelos militantes. Entendemos que os vínculos mais fortes foram exatamente com as pessoas que usam o transporte coletivo para se

deslocar da moradia para os estudos (estudantes, grêmios de escolas e DCEs) e as organizações civis ligadas à questão do trabalho (sindicatos) e à questão da moradia (associações comunitárias representadas através da Ufeco), além, conseqüentemente, de uma relação instrumental obrigatória com o poder público, como podemos perceber quando os jovens entrevistados explicam que a luta deve passar pelo campo institucional da política devido ao fato deles estarem lutando por políticas públicas e aprovação de lei, a princípio.

De 2006 em diante, a partir da ampliação da demanda do MPL passando do passe livre estudantil para a tarifa zero, o foco central mudou para atingir mais os trabalhadores do município e, conseqüentemente, os moradores de comunidades específicas, quando o movimento inicia contato com o Campeche e com a Vila Arvoredo, por exemplo.

4.2.1 Os contatos

Estudantes secundaristas

Os secundaristas entraram no cenário da luta política pelo transporte público em Florianópolis durante as manifestações pela aprovação da Lei do Passe Livre estudantil, convocadas pela Campanha pelo Passe Livre, a partir do ano 2000. Durante os atos, o contato da CPL se deu com grêmios e estudantes de escolas como Autonomia, Colégio de Aplicação, Simão Hess e Instituto de Educação Estadual. No caso desses contatos, a relação foi concretizada, principalmente, através do trabalho de base realizado pela campanha nos colégios citados de

maneira a informar sobre a lei que estava tramitando na Câmara de Vereadores. Entretanto, apesar de não citarmos nomes, o MPL, em sua Caravana de Trabalho de base acabou passando em cerca de 50 escolas públicas municipais e estaduais em todas as regiões da Grande Florianópolis. Essa relação ampliou-se com os protestos contra os aumentos de tarifa que vieram em seguida, e pudemos observar anteriormente que a juventude secundarista foi protagonista e teve uma presença massiva nas ruas durante os protestos e ações diretas.

Especificamente, podemos citar como trabalho de base a Caravana de Passagem nas Escolas ocorrida em maio de 2005, agora já como Movimento Passe Livre. Para essa Caravana foi produzido um manual voltado aos militantes que iriam organizá-la, esse manual foi dividido em sete partes contendo o *modus operandi* para que a passagem ocorresse como o planejado. O conteúdo abordava objetivos da Caravana, como falar com o diretor da escola visitada, marcar o dia da atividade na escola, indicar os procedimentos na atividade e respostas para perguntas feitas frequentemente.

Assim, ao mesmo tempo em que o MPL convocava o corpo estudantil para manifestações de rua no Centro, ele buscava trazer esses estudantes para uma participação na organização da luta em geral, convidando-os a participar das reuniões da Frente e do próprio movimento em si. Entretanto, a relação não foi unilateral, muitas vezes os jovens entravam em contato com o movimento com vontade de participar de alguma maneira.

Estudantes universitários

Apesar da presença significativa de universitários em grupos que participaram das “Revoltas das Catracas” (2004 e 2005), como a Rádio de Tróia, o MPL, o Centro de Mídia Independente, a própria CPL, a TV Floripa, pudemos observar que a relação com grupos do movimento estudantil universitário acabou se dando de maneira mais intensa somente após 2006. No caso, os grupos percebidos foram o Diretório Central dos Estudantes (DCE) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Centros Acadêmicos (CAs) da UFSC e da Universidade do Estado de Santa Catarina (Udesc) e o Instituto Federal de Santa Catarina (IFSC).

De 2009 em diante, a participação desses grupos de jovens universitários se intensificou no âmbito da organização e na convocação dessas manifestações anuais contra o aumento – principalmente o DCE da UFSC e alguns CAs esparsos, que agiram para consolidar a FLTP como um participante ativo nesse cenário, como apontou o militante Diógenes Breda. O papel principal desempenhado por esses jovens foi o de mobilização, com diversas manifestações organizadas com saídas da própria UFSC ou da Udesc, bloqueando a Avenida Beira-Mar e ocupando o Terminal da Trindade. Outros atos realizados por estudantes universitários contra o aumento da tarifa foram as famosas Bicicletadas, nas quais um grupo de 20 a 30 pessoas de bicicleta pedalava ao redor da região das universidades, ocupando as ruas e não só as ciclovias. Nos últimos anos é possível afirmar também que a maioria das atividades extra-ato organizadas pela FLTP foram na região da UFSC, como exemplos: o “Bar da Frente”, que ocorreu semanalmente durante no

primeiro semestre de 2011; todas as reuniões de deliberação e de organização; além de um seminário de mobilidade urbana.

Movimentos comunitários

Com o movimento comunitário percebemos a rápida relação com grupos como o Fórum da Cidade e o Fórum dos Transportes e com as associações comunitárias, em que se percebe uma participação da região sul da cidade, onde o MPL realizou um trabalho com o Conselho de Saúde da comunidade do Campeche, com a Rádio Campeche e rádio comunitária do bairro e com a Associação dos Moradores do Campeche (Amocam). Em todas as atividades fazendo uma ampla discussão sobre transporte e cidade, como afirma a militante do MPL, Carolina Cruz. Na região norte da cidade, o contato mais intenso durante as manifestações de 2004 e 2005 se deu com a Associação dos Moradores de Canasvieiras (Amocan) através de alunos da Escola Jovem que, por estar situada ao lado do Terminal de Canasvieiras, permitiu que diversos atos fossem feitos pelos estudantes em frente ao mesmo.

No começo de 2011 também foi realizada uma atividade na Vila do Arvoredo (norte da Ilha) com vistas a fazer um projeto de uma linha de ônibus com *tarifa zero* junto com a população, como uma tentativa de aproximação com o movimento comunitário, como afirma o militante do MPL e da Frente de Luta pelo Transporte, Victor Khaled. No entanto, a organização mais comentada nas entrevistas que fizemos foi a da União Florianopolitana de Entidades Comunitárias (Ufeco), que acompanha as transformações na mobilidade urbana da cidade desde o começo do contexto abordado aqui, apesar da dificuldade de mobilizar

as comunidades para a luta de uns quatro anos para cá, conforme aponta Diógenes Breda. A hipótese desse militante é que a fraca adesão das associações comunitárias ocorre devido a um “vínculo com o poder público muito grande. Uma esperança no poder público e um foco na democracia institucional do voto”. No seu depoimento, Khaled acrescenta que possivelmente também seja “por causa da violência, já que as ações da polícia acabam sendo agressivas e nem todos podem participar”.

Porém, a Ufeco, até onde pudemos compreender no contexto das lutas, colaborou em diversos momentos de várias maneiras: com materiais e contatos para que os atos pudessem acontecer perfeitamente, bem como com várias informações constantes sobre discussões que estavam ocorrendo na Câmara de Vereadores e na Prefeitura. Teve, assim, um papel importante durante as revoltas e ao longo do contexto das lutas nos últimos 12 anos.

Movimentos sindicalistas

Os sindicatos tiveram uma participação constante e importante, também. A relação se deu através de contribuições para o MPL e para a FLTP sempre em situações específicas, cedendo equipamentos para uso coletivo durante manifestações; espaços e salas para realização de reuniões e seminários; e, também, de forma constante, com contribuições financeiras para produção de panfletos, cartazes, boletins, faixas, adesivos, camisas, bandeiras e até para compras de equipamentos, como megafones.

Dentre os muitos sindicatos que os jovens entrevistados disseram ter feito contato – pois com certeza eles não conseguiram informar todos – podemos citar alguns que foram importantes em diversos momentos: o Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários (Seeb), o Sindicato dos Trabalhadores no Poder Judiciário Federal no Estado de Santa Catarina (Sintrajusc), o Sindicato dos Eletricitários de Florianópolis e Região (*Sinergia*), o Sindicato dos Trabalhadores no Serviço Público Estadual de Santa Catarina (Sintespe), o Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Urbano de Florianópolis (Sintraturb), Sindicato dos Trabalhadores da UFSC (Sintufsc).

Em particular, as relações com o Seeb e com o Sintraturb foram as mais próximas e podem ser consideradas fortes alianças. Com o primeiro porque durante anos o Seeb não só cedeu suas salas para reuniões do MPL e da Frente, como emprestou uma sala de sede para uso coletivo do Centro de Mídia Independente e do Movimento Passe Livre e também um espaço para a Rádio de Tróia transmitir as manifestações do Centro da cidade; e com o segundo, pois está atrelado diretamente ao transporte coletivo da cidade, o MPL em particular, muitas vezes defendeu e participou das greves e paralisações organizadas pelo sindicato de maneira presencial e através de comunicados em solidariedade.

Outra relação um tanto diferenciada foi com a Associação dos Praças de Santa Catarina (Aprasc), em que, mutuamente, os grupos se apoiaram em diversos momentos direta ou indiretamente, por exemplo, quando o Movimento Passe Livre assinou um manifesto de apoio à luta dos praças

em 2009⁶⁰ e quando a Aprasc reconheceu⁶¹ como um movimento legítimo as manifestações contra o aumento nas tarifas em 2005.

Partidos políticos

Em nossa análise, pudemos perceber que tanto a FLTP quanto o MPL estabeleceram contatos com uma gama ampla de partidos políticos. Os partidos relacionados foram os seguintes: Partido dos Trabalhadores (PT), Partido Comunista do Brasil (PCdoB), Partido Socialismo e Liberdade (PSOL), Partido Democrático Trabalhista (PDT), Partido Socialista dos Trabalhadores Unificados (PSTU), Partido da Social Democracia A (PSDB) e o Partido Progressista (PP).

4.2.2 As relações com as instâncias políticas institucionais

O contato com o poder público se estabeleceu desde o início do contexto apresentado aqui, quando os jovens acompanhavam de perto as movimentações da tramitação do Projeto de Lei do Passe Livre estudantil nas comissões da Câmara de Vereadores, sendo que o primeiro contato de aliança foi feito com o vereador que apresentou o projeto, Márcio de Souza (PT). Após esse passo, num trabalho que

⁶⁰ Manifesto de apoio à luta dos praças de fevereiro de 2009. Disponível em: <<http://mplfloripa.wordpress.com/2009/02/03/manifesto-de-apoio-a-luta-da-aprasc/>>. Acesso em junho de 2011.

⁶¹ Carta de reconhecimento de legitimidade do movimento contra o aumento das tarifas de 2005. Disponível em: <<http://prod.midiaindependente.org/pt/blue/2005/06/318515.shtml>>. Acesso em junho de 2011.

misturou convencimento e pressão coletiva nas ruas se desenvolveu constantemente até o projeto ser aprovado. Dentro da ação de convencer os políticos houve diversos seminários, conversas e principalmente os argumentos jogados aos quatro ventos através de panfletos, cartilhas, boletins, manifestos e cartas; porém o foco maior era no convencimento da população, pois a mobilização da sociedade e a manifestação da sociedade, essa sim, sempre foi a principal arma para convencer o poder público.

Tanto o MPL quanto a FLTP tiveram uma postura que nunca teve uma regra fixa no que concerne ao trato com o poder público. É possível apreender das falas dos entrevistados uma postura que impulsiona, por um lado, uma relação de autonomia e independência, na qual, como afirma Marcelo Pomar, “nunca dependemos dos processos institucionais para realizar nossas atividades políticas”, e, segundo Daniel Guimarães, “o poder deve acompanhar as exigências populares, não as organizações populares acompanharem a dinâmica do poder”, e ainda, em que é possível perceber uma abordagem que considera indispensável, na atual conjuntura, o contato com a esfera institucional na luta empreendida, como confirmam os militantes Carolina Cruz, Flora e Marcelo Pomar, respectivamente em seus depoimentos:

como a gente tá lutando por uma política pública, temos que obrigatoriamente dialogar com a política institucional. (Carolina Cruz, em entrevista concedida em junho de 2011)

A gente quer uma lei que implemente a tarifa zero, se a gente quer que passe pela legislação, pela institucionalização, que essa nossa idéia se

torne uma política pública, a gente tem que saber conversar com as pessoas que estão nessa instância. Queremos construir um projeto de tarifa zero para tramitar na Câmara de Vereadores até o final do ano, a gente vai ter que sentar com um vereador para ele apresentar o projeto lá, então fazer um projeto de iniciativa popular e coletar não sei quantas assinaturas. (Flora, em entrevista concedida em junho de 2011)

[...] nossa atividade, do movimento, tem que estar pautada de alguma maneira em pressionar estas instituições, não acho que a democracia seja feita só por essas instituições, acho que disputar os espaços da rua com as mobilizações também faz parte de uma conquista democrática, né? Mas não pode ser só isso. Se achar que vai fazer política sem passar pelas instituições eu acho que no mínimo tá sendo imaturo. (Marcelo Pomar, em entrevista cedida de junho de 2011).

No entanto, é possível notarmos diferentes nuances nos discursos que demonstram certo distanciamento de pontos de vista no que tange a questão ideológica. Enquanto Pomar enfatiza o fato de que, apesar da democracia burguesa que temos hoje em dia ser ruim, ser fraca, não devemos negá-la, não devemos dar nenhum passo para trás, pois ela é uma conquista histórica de outros militantes que lutaram e morreram por ela, e rechaçá-la pode alimentar um pensamento fascista, por outro lado, Victor Khaled realiza uma crítica mais intensa, depositando pouca ou praticamente nenhuma esperança no papel da política institucional:

Existem diálogos com setores internos que estejam dispostos a ajudar ao movimento para podermos trabalhar dentro desse espaço, mas sem vinculação porque a política é seqüestrada da vida das pessoas com as eleições, todo o poder de

decisão e participação é entregue ali nas mãos dos políticos que foram eleitos. (Khaled, em entrevista concedida em maio de 2011)

Em especial sobre o MPL, nesse aspecto, Daniel Guimarães mostra a flexibilidade de se fazer contatos, não ser sectário, mas ao mesmo tempo a preocupação em manter as vontades do movimento sempre intactas:

A Campanha pelo Passe Livre e, posteriormente, o Movimento Passe Livre sempre tiveram uma forma aberta de lidar com as instituições. Combinava e combina a independência do movimento com formas não-sectárias de relações, em geral com o legislativo municipal. (Daniel Guimarães em entrevista concedida em junho de 2011)

De fato, o Movimento Passe Livre teve uma relação de tensão e diálogo especificamente com a Câmara de Vereadores e a Prefeitura, principalmente, quando ainda era Campanha pelo Passe Livre em 2004. Na ocasião, lembra Cruz, como havia uma lei tramitando, era corriqueiro o movimento ter conversas com os vereadores, buscar alianças com estes e os partidos de esquerda (PT, PCdoB etc.) e sempre ficar em alerta nas discussões internas da Câmara, ou seja, estabelecendo sempre algum tipo de diálogo. Pomar, em concordância, explica que, basicamente, a CPL surgiu por causa da tramitação desse projeto de lei, assim, existia uma relação estreita entre a pressão da mobilização dos jovens nas ruas e a lei que tramitava nas comissões da Câmara.

Mostrando um exemplo de autodeterminação e até se distanciando da fala de Pomar sobre a negação da democracia burguesa, este e a

militante Carolina Cruz se lembram de quando a CPL estava fazendo campanha pelo voto nulo durante as eleições para prefeito em 2004. Na ocasião, até o candidato do Partido Progressista, Chiquinho de Assis, foi pessoalmente ao acampamento da Campanha pedir para que o grupo parasse de advogar o voto nulo porque iria prejudicá-lo e, em troca, o candidato iria apoiar o passe livre estudantil para somente uma parcela específica do setor. O grupo recepcionou e dialogou com ele para saber exatamente suas intenções, e em desacordo, continuou suas atividades, não negociando nada com o candidato e chamando o voto nulo como voto crítico. Dessa forma, o militante Daniel Guimarães explicita como importante para o andamento da luta a combinação de projeto ideológico com as conquistas práticas, levando em consideração que a política é um processo pedagógico.

Um terceiro exemplo de situação em que os grupos e indivíduos que se articulavam na Frente e no MPL se viram obrigados a estabelecer conexões com o poder público e perceberam que setores dessa mesma esfera se manifestaram; foi a partir do momento em que a repressão policial ganhou repercussão nacional através de notícias, quando os manifestantes estavam sendo presos e processados indiscriminadamente pelo governo, além de terem que pagar fiança de R\$1.500,00. Assim, como o movimento contra o aumento não tinha como, por si só, pagar a fiança de todos, buscou-se a colaboração de deputados, deputadas, senadores e até ministros para que os manifestantes não sofressem nenhum prejuízo financeiro, nem agressão física ou moral, como relata o editorial do CMI, de novembro de 2005.⁶²

⁶² *Floripa Processos de 16 manifestantes são arquivados*. Editorial do CMI. Disponível em: <<http://prod.midiaindependente.org/pt/blue/2005/11/337525.shtml>>.

Para Khaled, apesar da relação com as instâncias institucionais ser de total independência, é necessário criar maneiras de materializar as suas demandas e, assim, a esfera da política institucional acaba servindo como um instrumento para tal. Segundo o militante, as diversas formas de tornar a pauta do movimento concretizada

passam também pela via institucional. A mobilização é vital porque sem ela não temos como pressionar para aplicação das mudanças necessárias e aí surge o papel dos movimentos; mas isso porque em última instância quem vai aplicar essas mudanças, no momento histórico em que a gente vive agora, vai ser o poder institucional, então tem que existir essa pressão nele. (Khaled, em entrevista concedida em maio de 2011)

Flora expõe que os contatos com as instâncias institucionais de poder acabam existindo somente quando se tem uma razão objetiva. Segundo a militante do MPL e da Frente de Luta pelo Transporte Público, atualmente, por exemplo, não há tanto uma atuação na parte institucional, mas quando houver um por que irão restabelecer o vínculo. No momento presente o grupo está focando na discussão política-social-econômica e jurídica para a formulação de um projeto de lei popular para a implementação da Tarifa Zero no transporte e, com isso, estão querendo conhecer melhor as comunidades mais necessitadas. A militante então explica:

O projeto agora é a criação junto com a comunidade da Vila do Arvoredo, de uma linha de

ônibus com tarifa zero. A idéia é ver com os moradores os horários e a quantidade necessária e até a associação de moradores no final possa ir pressionar o poder público pra implementar essa linha. O nosso objetivo não é só a linha, mas também que esse povo sonhe junto com a gente, se junte à luta também. (Flora, em entrevista concedida em junho de 2011)

Com relação aos participantes do MPL em si, a militante Carolina Cruz afirma que ele sempre “teve pessoas de partido, mas as pessoas atuavam como militantes do movimento e não pra dar a linha do seu partido”. Passaram militantes do PT, do PCdoB, do PSTU, anarquistas, independentes que nunca se encaixaram em nada, e o grupo sempre conseguiu tirar consensos.

Diógenes Breda, militante da FLTP e integrante do DCE da UFSC, considera em seu depoimento que atualmente nenhum setor da Frente se ilude com a possibilidade de disputa por si só no parlamento, mas por conceber como a política é feita em Santa Catarina e como os interesses da prefeitura sempre são de favorecer as empresas de transporte público. E concorda com Marcelo Pomar quando este fala que “a nossa [de Florianópolis] Câmara de Vereadores é muito ruim, nossos vereadores são muito despreparados, eles representam de uma maneira o que tem de mais atrasado na cidade”. Pomar entende que é preciso pensar em uma perspectiva para além da democracia burguesa e considera que o MPL não deve entrar para a institucionalidade lançando candidatos, mas precisa disputar esse meio através das ideias.

É possível, então, através das palavras de Breda, ao falar da Frente de Luta pelo Transporte, apontar de forma ampla que a atuação desses

jovens com relação à esfera da política institucional é de constante vigilância e controle dos setores que detêm os encaminhamentos e sobre as informações relacionadas com decisões na urbanização e transformações ligadas à mobilidade urbana da cidade. Em síntese podemos afirmar, conforme o ativista, que a luta tem seu fundamento nas ruas, mas dialoga com o poder público no sentido da pressão política.

O que podemos apreender sobre essa questão que se identifica com um debate sobre a autonomia política dos grupos que atuam na cidade é que tanto o Movimento Passe Livre quanto a Frente de Luta pelo Transporte Público nunca foram grupos isolados na cidade e suas relações com os setores diversos da sociedade se basearam muito no caminhar dos acontecimentos, no contexto da situação que se apresentava. Fato é que, esses dois grupos tiveram uma atuação, em momentos pontuais, bem dispersa pelas diversas regiões da cidade, entretanto, alguns lugares acabaram concentrando as suas atenções e permaneceram hegemônicos.

Contatos realizados pelos grupos pesquisados

Movimentos Comunitários: Ufeco, Amocam, Amocan, Amovila (Vila do Arvoredo), Rádio Campeche e Casa Brasil – Prainha/Morro do Maciço

Estudantes Secundaristas: Simão Hess, Colégio de Aplicação, Autonomia, Instituto de Educação Estadual, Escola Jovem, UNE e UCE.

Estudantes Universitários: DCE da UFSC, CAs UFSC e Udesc, IFSC, UJS, UNE e UCE.

Movimentos Sindicais: Sintraturb, Sintespe, Sinte, Aprasc, Sintufsc, Seeb, Sintrajusc eSinergia.

Grupos Culturais: Movimento Hip Hop, Maracatu, bandas de *rock* locais, grupos de teatro e blocos de carnaval.

Outros grupos: CMI, Rádio de Tróia, JRI, TV Floripa e Bicicletada.

Partidos e Poder Público: PT, PSTU, PCdoB, PSOL, PDT, PSDB, PP. Secretaria de Transportes, Câmara de Vereadores, OAB-SC, Alesc, Prefeitura e Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJ-SC).

4.2.3. O uso das regiões sócio-espaciais da cidade

Assim como nos relacionamentos com grupos, organizações e entidades do município, os vínculos estabelecidos com as diversas regiões sócio-espaciais de Florianópolis se formaram no calor dos acontecimentos, de acordo com as ações e as reações que os contextos exigiam. Muitos dos passos eram possibilidades que estavam sendo arriscadas, eram tentativas hipotéticas de práticas coletivas novas para os jovens militantes pesquisados; entretanto, partindo de um ponto de vista voltado para o campo da esquerda, atraindo pensamentos que convergem para além do sistema capitalista, mas que trabalha com melhorias concretas voltadas para a parcela das pessoas mais pobres da cidade.

As regiões e comunidades mais citadas pelos grupos foram:

- 1) Centro da cidade, Morro do Mocotó (Prainha) e Maciço do Morro da Cruz;
- 2) Região universitária (Trindade, Pantanal, Serrinha);
- 3) Vila do Arvoredo (norte da Ilha);
- 4) Canasvieiras (norte da Ilha);
- 5) Campeche (sul da Ilha).

Para vias didáticas, até aqui separamos os setores dos espaços os quais os jovens se relacionaram, mas obviamente eles estão relacionados intrinsecamente.=

Regiões da cidade

1 e 2) Centro e região universitária: Pontos nevrálgicos concentradores tanto para o trabalho de base como para as manifestações. Com ênfase no Centro, considerando que nas entrevistas quase todos os militantes afirmaram que a região central foi a mais frequentada pelos movimentos, como afirma Flora.

Floripa é uma cidade centrada no centro. Exemplo, a pessoa mora no Abraão e trabalha no Kobrasol, de ônibus, a pessoa tem que ir pro centro da ilha e voltar pro continente pra ir pro trabalho dela. Tudo passa por aqui. O movimento se fortaleceu aqui. (Flora, em entrevista cedida em junho de 2011)

Sobre as manifestações, muitas delas aconteceram em frente aos terminais da Trindade e do Centro; as da região universitária, algumas tinham o trajeto saindo da UFSC, passando pela Avenida Beira-Mar ou pela Rua Lauro Linhares, chegando até o Titri e depois voltando; outras saindo da UFSC, passando pelo Saco dos Limões ou pela Serrinha, chegando até o Ticen e lá concentrando. Mas as maiores e mais frequentes ficaram na região central. O ponto de encontro se dava no calçadão na Avenida Paulo Fontes, em frente ao Ticen, que ficou conhecida entre os manifestantes como a “Avenida da Revolta”, pois foi fundamental na maioria das grandes mobilizações de 2004 e 2005, principalmente. Os atos no Centro, além de marcharem em todos os becos, vielas, ruas e avenidas, passavam às vezes em frente a colégios públicos e prédios do poder público, como o da Prefeitura, o da Câmara de Vereadores e do Tribunal de Justiça. Além, é claro, de ter acesso direto para as pontes e para a Avenida Beira-Mar, a mais larga e comprida da cidade.

As duas regiões também concentram a maior quantidade de colégios e universidades, o que possibilitou a chance de vínculos fortes para o trabalho de base. Na região universitária, a escola Simão Hess, localizada relativamente perto do Terminal da Trindade, e o Colégio de Aplicação, mais as duas universidades públicas – UFSC e Udesc – foram lugares de constante conversa, seminários, palestras, passagens de vídeos, passagens em classe e distribuição de panfletos. Na região central, o contato se deu principalmente com o Instituto de Educação Estadual (IEE), mas com os estudantes de vários outros colégios a

informação era passada, principalmente, através das panfletagens no calçadão da Avenida Paulo Fontes e em frente aos próprios colégios.

No bairro da Prainha, mais especificamente no Morro do Mocotó, o MPL realizou algumas reuniões abertas, apresentando pessoalmente para a população da comunidade as ideias do movimento e suas demandas. Enquanto a relação com os jovens do Morro do Maciço da Cruz acabou se dando diretamente nas ruas, durante os atos de 2005, como Marcelo Pomar afirma, em alguns momentos, as manifestações conseguiram atrair mais outros setores da sociedade, como jovens do Complexo do Maciço do Morro da Caixa, localizado no entorno do centro, do qual um número considerável de pessoas desceu e tomou as ruas contra o aumento. “Então aquele momento foi uma mistura desse perfil universitário, branco, classe média com outros segmentos da sociedade” (Marcelo Pomar em entrevista concedida em junho de 2011).

3) Na região norte, a atividade na Vila Arvoredo iniciou-se no começo de 2011, com intenções de conhecer a comunidade e seus problemas com vistas a fazer um projeto de uma linha de tarifa zero junto com a população, como uma tentativa de aproximação do MPL com o movimento comunitário, no caso, a Amovila. É uma relação que, por um lado obriga o militante a conhecer mais da cidade em que vive e, ao mesmo tempo, troca experiências focando em mudanças e melhorias para os moradores da região.

4) Durante as manifestações de 2004 e 2005, a Frente de Luta pelo Transporte, após perceber uma forte resistência aos aumentos de parte da juventude estudante da Escola Jovem, contou com a colaboração de professores e da presença da Associação de Moradores de Canasvieiras

em várias manifestações, estabeleceu um contato de maneira que pudesse incentivar e continuar organizando os atos e, ainda melhor, sincronizado com a FLTP para que as notícias de ações em toda a Ilha pudessem ser divulgadas e ocorresse uma melhor organização da luta.

5) Com a intenção de começar a se ligar mais aos movimentos comunitários, o MPL estabeleceu um diálogo com a comunidade do Campeche durante um tempo, levando suas ideias e perspectivas para debater e construir uma proposta mais ampla com a cidade, já que na época a discussão do Plano Diretor estava em pauta no município, e o Campeche era um dos bairros mais ativos e propositivos. Devido a esses aspectos, o movimento foi para o sul da Ilha, onde conversou com o Conselho de Saúde do Campeche e participou de um debate na Rádio Campeche trabalhando a questão da mobilidade urbana, o transporte público e o crescimento da cidade.

No uso dos espaços, no uso da cidade, percebemos como as manifestações marcaram a juventude contestadora pesquisada e como transformou a cidade naqueles dias e depois. Como o agir político de mobilização nas ruas, dialeticamente através de ações coletivas se transformou num produto, numa conquista popular: na revogação do aumento da tarifa. É possível notar isso quando Flora afirma que:

Foi ocupando a rua, ocupando a cidade e dando outra cara pra ela, não é a cidade que a gente conhece hoje, era uma cidade cheia de gente na rua, uma cidade viva. A gente ter conseguido ocupar esse espaço do centro da cidade, com várias pessoas e manifestações nos bairros, isso tudo marcou. (Flora, em entrevista concedida em junho de 2011)

Como foi possível notar nos relatos no decorrer dos dias durante as Revoltas das Catracas em 2004 e 2005, a população tomava as ruas no começo da manhã, bloqueavam avenidas e ruas e lá ficavam por horas, alternando com diversas atividades numa programação intensa que só diminuía ao cair da noite, tendo como os dias principais dos grandes atos as quintas-feiras. O que nos remete à Certeau (1990), quando o mesmo afirma, ao falar da produção de mapas e de lugares através do deslocamento das pessoas pela cidade, que jogos dos passos moldam espaços e tecem lugares, inspira e incita a pensar a cidade, a refletir mudanças e criar mentalmente novas cidades, novos lugares e acreditar que eles podem com suas próprias mãos transformá-las. Pois como afirma Cruz:

A cidade não precisa ser assim, você não precisa ir só pro lugar de trabalho ou estudo, pode ir pra outros lugares, não só pros lugares mais fáceis. A cidade pode ser de outra forma. Vai além da tarifa zero. É perspectiva, e talvez se facilitarmos o acesso aos direitos que já existem, talvez as pessoas queiram mais e não se contentem só com o que tem. (Carolina Cruz, em entrevista concedida no mês de junho de 2011).

4.3 A mobilidade urbana e suas contradições

Ao considerarmos o fato de a juventude estudada no presente trabalho manter uma agenda de propostas e demandas de mudanças para a mobilidade urbana de Florianópolis, compreendemos em nossa análise a importância da verificação das críticas e dos problemas na cidade

apontados por esses jovens. Nesse aspecto, o manifesto escrito pelo MPL após o encontro municipal de 2007 afirma que atualmente “não há um debate coletivo e não há um projeto concreto e coerente, complexo e amplo sobre a mobilidade urbana e o sistema de transporte urbano a partir de um enfoque humano e não mercadológico”. Isso nos indica como o foco dos jovens para as mudanças sociais ocorre a partir de uma discussão sobre o deslocamento nas cidades, onde o locomover-se está intrinsecamente atrelado a todas as outras questões sociais dela. Fornece-nos, também, argumentos suficientes para a compreensão de que a questão maior para esses jovens é que a mobilidade urbana está visada pela lógica individualista impulsionada pelo capitalismo, em que “apesar de cada cidade ter uma história e uma tipografia diferente”, o projeto de locomoção urbana é igual em todas as cidades do Brasil, como afirma Daniel Guimarães, militante do MPL e do Tarifazero.org. Nesse caso, os jovens compreendem que o maior problema é o fato do transporte público não ser um direito social, ou seja, o fato da mobilidade urbana não ser vista por uma lógica que abraça como obrigação do poder público garantir investimentos financeiros, políticos e técnicos para assegurar o deslocamento coletivo da população de maneira igualitária. Esse problema é dividido em dois outros grandes problemas concretos: o fato de não haver investimento forte para o transporte de massas e, ao mesmo tempo, haver muito investimento na concretização da “sociedade do automóvel”, como aponta Pomar, que considera ainda:

não há uma taxaço do automóvel, há um culto a ele. Há um forte incentivo na indústria automobilística. Incentivo à venda de automóveis, linhas de crédito a perder de vista e redução de IPI, isso tudo consolidou a convencer a classe média que a solução de seus problemas de mobilidade estava em ter um automóvel. (Marcelo Pomar, em entrevista concedida em junho de 2011)

E ter um automóvel é optar por uma saída individualista para se locomover, estabelecendo estreitamente uma aproximação com a fala de Guimarães.

Segundo o militante Breda, esse pensamento aponta uma contradição explícita na cidade de Florianópolis: existe um projeto de elitização da cidade que não se interessa pela locomoção da população de baixa renda e esse projeto, ao mesmo tempo, incita mais o uso do carro que, contraditoriamente, acaba comprometendo o deslocamento dos setores mais ricos da sociedade, ou seja, “você tem um projeto elistesco, voltado para quem já tem os benefícios da cidade e que não dá conta estruturalmente de solucionar nós na liberdade de ir e vir de todos” (Diógenes Breda, em entrevista concedida em maio de 2011), apontando, assim, uma característica marcante na urbanização de Florianópolis: o constante investimento em revitalizar as mesmas regiões sempre. Nesse aspecto, os jovens entrevistados exemplificaram a Avenida Beira-Mar como um local que ano a ano continua recebendo recursos públicos para valorizar bens privados e com isso alimentar as grandes empresas da especulação imobiliária, o que nos remete à compreensão de Santos (2009b), ao afirmar que a urbanização brasileira é uma urbanização corporativa, na qual o crescimento urbano é

produzido através de espaços vazios espalhados na área da cidade, um sem ligação com o outro, favorecendo a criação de cidades espraiadas e desiguais, servindo de terreno fértil para a ação das grandes corporações bancárias, da indústria automobilística e da construção.

Dentre tantos problemas na mobilidade urbana de Florianópolis, o militante Khaled apontou alguns, como a dificuldade em realizar rapidamente as integrações entre terminais, pois, por exemplo, se tivesse só um cartão que integrasse todos os terminais o tempo de espera diminuiria. A existência de poucas linhas diretas bairro–centro atrasa o deslocamento diário, o tempo de espera nos pontos de ônibus é alto, já que os horários são escassos, não há fluxo de ônibus necessário e, ainda, precisaria que as vias dessem prioridade para os ônibus com faixas exclusivas em várias regiões da cidade, “porque, não adianta ter um ônibus a cada 5 minutos no terminal se as ruas estão paradas”, afirma Khaled.

A militante Carolina Cruz também lembra que o poder público não tem vontade política para expandir diversos modais para além do ônibus, como VLT, transporte marítimo ou até mesmo uma política pública de uso da bicicleta, e Flora afirma que:

não adianta construir ponte e duplicar, porque esse tipo de alteração tem um prazo de validade. É medida paliativa. São grandes investimentos públicos voltados para o transporte individual. Se investissem esse mesmo dinheiro para tornar o transporte coletivo melhor, para atrair o usuário do carro para o ônibus, seria mais eficiente para melhoria da mobilidade urbana. No Trevo da Seta jogaram o engarrafamento mais pra frente. (Flora, em entrevista concedida no mês de maio de 2011.)

Interpretamos, então, a exigência da Tarifa Zero como uma ideia que tende a construir uma cidade em unidade, sem barreiras e com suas contradições cada vez mais aparentes, tendendo a dissolver cada vez mais a noção de cidade dividida, a partir do momento em que as pessoas estarão mais perto umas das outras, convivendo mais umas com as outras e, conseqüentemente, mais perto de todos os espaços também, pois, como afirma o militante do MPL e da FLTP, Victor Khaled, “todos os setores da sociedade vão usar os mesmos espaços”. Uma cidade voltada para a vida coletiva, para o fortalecimento de espaços públicos, sejam esses espaços, lugares fixos ou não-lugares, como trajetos de ruas e vias-rápidas, tendendo, assim, a um enfraquecimento do pensamento individualista que está voltado para o uso do carro como principal meio de locomoção da cidade.

4.4 Direito à cidade para a juventude contestadora

Para a juventude contestadora pesquisada, a concepção de direito à cidade está, antes de qualquer coisa, relacionado diretamente a um direito que garante todos os outros direitos sociais. Como é possível perceber nas palavras do militante do MPL e ex-integrante da CPL, Marcelo Pomar, o direito à cidade

é um direito às conquistas da humanidade que se concentram na cidade. É o direito à saúde, é o direito à educação, é o direito ao lazer, é o direito à instrução, é o direito a viver plenamente e com

dignidade. (Marcelo Pomar, em depoimento coletado em junho de 2011)

Essa concepção se aproxima, desse modo, ao conceito elaborado por Lefebvre (2008) quando, guardada as proporções contextuais históricas, este afirma que o direito à cidade está inicialmente relacionado à necessidade de se acessar outros direitos mal-reconhecidos, como direito ao trabalho, à educação, à saúde, à moradia; e também, quando o autor conclui que o direito à cidade é uma forma superior desses direitos, pois acima de tudo ele é o direito à liberdade, direito a viver a cidade.

Foi possível observar que para os jovens em questão, o direito à cidade tem como base de sustentação quatro pilares principais que estão intimamente interligados entre si e também estão conectados com a concepção de cidade atual entendida por eles e com a concepção pretendida para o futuro, como veremos mais adiante. São os seguintes:

1º pilar: O direito de poder viver plenamente tudo aquilo que a cidade oferece e de acordo com os interesses coletivos da população, como: alimentação, saúde, moradia, lazer, transporte etc. Tendo assim uma vida mais completa e digna;

2º pilar: O direito e a liberdade de ir e vir, ou seja, direito ao livre deslocamento de todos;

3º pilar: O direito de decidir politicamente sobre os rumos da cidade;

4º pilar: O direito a uma cidade democrática.

O 1º pilar mais enfaticamente abordado foi o do direito à cidade como “o direito a usufruir dos benefícios que ela oferece”, como diz a militante Flora. No caso, o acesso à saúde, à educação, ao lazer, à instrução, ao trabalho, a viver uma vida plenamente digna, a que o

militante Pomar acrescenta que “não é o viver plenamente numa perspectiva liberal consumista”, até porque isso, setores ricos da sociedade já podem presenciar. Como um exemplo, o militante usa São Paulo, que é a cidade com mais heliportos no mundo, e que com certeza a elite do município já desfruta de ampla mobilidade urbana através do deslocamento por helicóptero.

Na visão de Pomar, “a questão é democratizar o acesso a essas coisas todas” para todas as pessoas, de maneira que vise, primordialmente, não mais o desenvolvimento econômico, mas o desenvolvimento humano coletivo; como é elaborado no debate construído por Harvey, em que o autor explica que o direito à cidade é mais um direito coletivo do que um direito individual, “uma vez que esta transformação depende inevitavelmente de um exercício de poder coletivo para reformular os processos de urbanização” (HARVEY, 2008. s/p.). Entendendo, assim como Diehl, Rosa e Mazura (2008), como um direito que materializa todas as necessidades humanas em um contexto urbano e que conecta todas as demandas negadas na e pela cidade, que anteriormente pareciam isoladas uma da outra.

Um dos exemplos de transformação em que mostra o direito à cidade, como viver a cidade plenamente, seria disponibilizar para todos os setores da sociedade, principalmente para os mais pobres, em pé de igualdade, a possibilidade de se ter uma moradia digna e de qualidade. Também significa, como aponta o militante Daniel Guimarães, “a possibilidade de cada cidadão e cidadã ter acesso a todos os espaços públicos”, mais especificamente falando, o direito de “conseguir usar e participar desses espaços”, como explicita a militante Flora.

Dessa forma, para ter acesso a todos os espaços públicos e garantir a possibilidade de participação e uso desses espaços, surge o 2º pilar abordado pelos jovens, que é o direito a livre locomoção de todos. Pilar este muito importante na pesquisa, pois está diretamente atrelado ao contexto dos jovens contestadores aqui estudado: a mobilidade urbana e principalmente o deslocamento coletivo da população.

Compreendemos a importância vital de apreensão desse ponto, porque, como Santos (2009b), entendemos que nos tempos atuais vivemos mais nos deslocando do que em uma moradia fixa e que a mobilidade urbana é um nó principal a ser desatado para solucionarmos a problemática urbana na atualidade. Mais precisamente, o autor aponta essa importância ao dizer que:

Hoje, a mobilidade se tornou praticamente uma regra. O movimento se sobrepõe ao repouso. A circulação é mais criadora que a produção. Os homens mudam de lugar, como turistas ou como imigrantes. Mas também os produtos, as mercadorias, as imagens, as idéias. Tudo voa. (SANTOS, 2009b, p. 328)

No nosso ponto de vista, essa afirmação está relacionada ao fato de que a produção espacial é influenciada pela interação entre movimentos e lugares fixos, deixando aparente a relação dialética entre deslocamento e equipamentos/lugares estabelecidos e com a ideia de que o urbano não é uma realidade acabada, ele é um horizonte permeado de possíveis transformações territoriais, sociais, políticas e econômicas, como afirma, também, Rodrigues (2007). Nesse sentido, os dados apresentados pelo Ipea e pelo IBGE, através de Araújo e Assunção (2008) nos fornecem

base de como o transporte coletivo é vital para a mobilidade urbana e, conseqüentemente, para que o direito à cidade seja assegurado, já que 84% da população vive nas áreas urbanas e 65% dos habitantes das regiões das capitais se deslocam através do transporte coletivo.

Ainda nesse aspecto, a militante Carolina Cruz, explica que, ao falar em “direito à cidade o que me vem primeiramente, é o de levar ao extremo o direito e a liberdade de ir e vir”, ela acrescenta ainda que “o deslocamento fica delimitado com o pagamento de tarifas”, relacionando diretamente a questão do direito à cidade com a principal demanda do Movimento Passe Livre: a tarifa zero no transporte coletivo.

Os jovens pesquisados entendem que quase tudo o que precisamos ou desejamos não se encontra próximo ao nosso alcance dentro do nosso bairro, por isso, para eles, é preciso que a locomoção seja garantida como um direito. Nas palavras do militante Daniel Guimarães ao falar sobre os passos atuais do Movimento Passe Livre: “Agora estamos nacionalmente iniciando um processo de produzir leis pela tarifa zero e debatendo possibilidades como, por exemplo, inserir o transporte entre os demais direitos sociais na Constituição Federal”. Considera que ao ser inserido, o meio de locomoção em massa passará “a ser visto como algo que o Estado deverá oferecer” e, assim, como a educação e a saúde se tornará um legítimo foco de investimentos públicos com orçamentário obrigatório.

Ou seja, podemos concluir que para esses jovens o conceito de mobilidade urbana está atrelado diretamente com a possibilidade plena do deslocamento da população através do efetivo funcionamento do

transporte coletivo, sendo este oferecido de maneira segura, rápida, de qualidade e acima de tudo gratuita. Para que isso ocorra, é preciso que ela seja encarada como um direito para todos, sem distinção de classe, etnia, gênero ou qualquer outro fator passível de exclusão social. Dessa forma, o entendimento dos jovens se distancia do conceito de mobilidade urbana ao qual Torquato (*apud* ARAÚJO e ASSUNÇÃO, 2008, p. 53) se refere resumidamente como o “movimento decorrente da necessidade de deslocamento das pessoas no meio urbano” e também do conceito usado por Vargas e Sidotti (2010), que consideram só a importância do transporte ser confortável, seguro e rápido, deixando a questão do preço excluída. Para os jovens investigados, quando se fala em mobilidade urbana, se pensa não no simples ato de deslocar-se, mas em um direito social que deve ser garantido para toda a população e na solução para problemas presentes atualmente nas cidades que focam um modelo individualista e exclusivista de locomoção e não em um coletivo e inclusivo.

Além dos pontos acima, para essa juventude contestadora, o direito à cidade é também “o direito dos sujeitos, daqueles que constituem a cidade, no caso o povo, de decidir sobre seus rumos e poder viver plenamente de acordo com seus interesses coletivos.”, como diz Diógenes Breda. O que vemos aqui é o 3º pilar de sustentação, o que define o direito à cidade também como “o direito a determinar como a sua cidade vai ser” como explica Carolina Cruz; ampliando a perspectiva política do conceito de direito à cidade, que antes se mostrava apenas relacionada ao deslocamento e à garantia dos direitos básicos. Aqui é afirmado que, para que os dois pontos anteriores sejam,

de fato, garantidos, é necessária a participação popular nas decisões políticas da cidade para além do voto e, com isso, existir a possibilidade concreta da população de “poder intervir politicamente nas decisões sobre a coletividade, em sua esfera de organização, gestão etc.”, como conclui Guimarães.

Como resultado, chegamos ao 4º pilar: o direito à cidade como direito a uma cidade mais democrática. Essa concepção abriga de maneira direta tanto o 1º pilar, quanto o 3º, aqui explicados. É uma concepção que traz para a luta pelo direito à cidade a ideia de democracia popular através de transformações sociais que visam garantir uma mudança completa para uma sociedade bem diferente da atual, uma sociedade mais igualitária e justa. Nas palavras do militante Victor Khaled, “é a democratização dos direitos, bens, da infraestrutura, da mobilidade, é o direito a uma nova cidade, uma cidade onde as pessoas sejam vistas em pé de igualdade, econômica e politicamente” ou, ainda, criando mais formas de participação coletiva e decisão sobre os rumos das cidades, através de

assembléias populares, uma capacitação técnica da maioria da população aos processos da cidade, mais formas de participação política nos processos de construção da cidade como mutirões, formas de organização coletiva nos espaços de maneira descentralizada para solucionar problemas de construções populares, saneamento, eletricidade.

Como explica o também militante, Diógenes Breda.

Entretanto, para Breda, o direito à cidade em um plano filosófico, entra em contradição com a forma do Estado capitalista, a qual ele considera, na sua essência, antidemocrática – sejam os processos de decisão, os de

aplicação de decisão, quanto no planejamento centralizado e na estrutura econômica desigual, arquitetada nos dias de hoje. Para o militante, “a luta pelo direito à cidade é a luta pelo socialismo – é impossível diferenciar uma coisa da outra”. Breda explica o que ele considera como socialismo no caso presente:

Quando eu falo em socialismo, eu falo em formas de participação coletiva e decisão sobre os rumos, ou seja, pra mim, um planejamento urbano socialista não é formado pelo secretariado do partido comunista para questões urbanas, mas assembléias populares, uma capacitação técnica da maioria da população aos processos da cidade, mais formas de participação política nos processos de construção da cidade como mutirões, formas de organização coletiva nos espaços de maneira descentralizada para solucionar problemas de construções populares, saneamento, eletricidade. (Diógenes Breda, em entrevista concedida em maio de 2011)

Com isso, consideramos que se estabelece uma aproximação política-ideológica entre a concepção dos jovens de direito à cidade como uma luta por uma sociedade sem o capitalismo, com a concepção de Harvey (2009), dado que o autor enfatiza que o direito à cidade não é só uma questão de ter acesso ao que já existe na cidade, mas também de transformá-la radicalmente através da luta anticapitalista em que haja a socialização e o forte controle democrático popular sobre a produção e utilização do excedente e todos tenham os mesmos direitos de construir as cidades que desejam. Percebemos também uma aproximação com a concepção de Souza (2011) quando o autor, ao interpretar Lefebvre, afirma que o direito à cidade só existe em outro tipo de sociedade, no

caso, uma que vise à emancipação popular e a superação do capitalismo através da participação dos habitantes na reformatação das cidades; uma aproximação com a concepção de Martins (*apud* BUONFIGLIO 2007), quando o autor afirma que o direito à cidade concerne a participação popular nas decisões dos rumos da cidade e com Lefebvre (1999) quando estedebate a autogestão como ação para organizar uma redistribuição dos meios de produção e dos bens.

4.5 As concepções de cidade para os jovens

Apesar dos jovens contestadores relatarem que nunca discutiram aprofundadamente uma concepção ampla de cidade e por isso não detêm um consenso sobre o assunto, percebemos que existe de fato uma linha de raciocínio muitas vezes semelhante entre eles e os materiais distribuídos coletivamente por seus grupos.

Foi possível apreender três pontos marcantes em seus depoimentos que dão o tom para uma concepção coletiva: a cidade como o grande local onde se concentram as conquistas históricas da humanidade, sendo assim, o espaço de realização de todas as necessidades; a cidade também como segregadora e como um lugar de contradições; e a perspectiva de cidade que eles desejam para o futuro. Todos envoltos numa perspectiva que parte da questão da mobilidade urbana, do deslocamento na cidade diretamente conectado com o ambiente político tratado no presente trabalho.

A ideia inicial apresentada pelos jovens contestadores considera que cidade é o lugar onde se concentram todas as riquezas e bens produzidos pela humanidade. Como explica o militante do MPL, Marcelo Pomar, a cidade é

o grande local onde se concentram as conquistas históricas da humanidade. Ela representa isso; não que o rural não seja fundamental para existência da cidade, mas do ponto de vista da concentração das riquezas, daquilo que foi produzido historicamente para humanidade, a cidade é o pólo concentrador disso tudo. (Pomar, entrevista realizada em junho de 2011)

Flora, também militante do MPL, compartilha dessa mesma concepção e mostra como dentro da cidade a região do Centro é a que mais apresenta esse caráter de agregação de bens e facilidades. Ao comentar que Florianópolis ainda é “uma cidade centrada no centro”, a militante exemplifica citando o fato de que, muitas vezes, para você sair de um bairro na área continental e ir para outro na mesma área, o trajeto do ônibus passa pela ponte, entra no Terminal do Centro, na região da Ilha, e volta novamente para o continente.

É possível fazermos a convergência desta ideia explicada pelos jovens com a concepção de cidade elaborada por Rolnik (2004), apresentada no primeiro capítulo deste trabalho. A autora entende a cidade como um “ímã” que reúne, em torno de si, os bens e as riquezas produzidas ao longo da história pela humanidade. Assim como ela, Rodrigues afirma que “a cidade deve ser compreendida como forma espacial e lugar de

concentração da produção, circulação, edificações, população, consumo de bens e serviços” (RODRIGUES, 2007, p. 79).

Partindo desse princípio, a militante Carolina Cruz aponta que a cidade é o local ideal para se fazer política; é nela que se notam, concretamente, as influências da economia, da cultura, dos órgãos políticos institucionais, na vida das pessoas, advogando, dessa maneira, um foco da ação política mais no local e não tanto no global. Assim como Cruz, Pomar questiona, “não adianta fazermos só uma discussão de macroeconomia, uma discussão sobre os problemas e as mazelas do capital, se não pensamos como vamos nos relacionar no espaço em que nós vivemos, né?” (entrevista realizada em junho de 2011). Apreendendo de certa forma a ideia que viver o espaço é construir sentido, pois ele se constitui não só como um terreno físico, mas também como imagens e imaginário e Considerando que os espaços são construções históricas, sociais e culturais que diferem de região geográfica e são condicionados por diferentes vivências, como abordamos no primeiro capítulo do trabalho.

Nesse sentido, o militante Diógenes Breda desenvolve a ideia de que, pela cidade ter concentrado todos os bens e riquezas produzidos pela humanidade, ela tem um potencial humanizador de realização das necessidades, mas para que isso ocorra é preciso que o acesso das pessoas a essas produções seja garantido a todo custo e que, de fato, a cidade cumpra o seu papel principal, o de dar o máximo de liberdade para aquelas pessoas que a vivem – ação esta que, ao longo da história, vem enfrentando obstáculos para se desenvolver plenamente, já que, como aponta Breda,

[...] você tem uma contradição entre o espaço geográfico que é potencialmente universalizante e socializador e a lógica de trabalho do sistema capitalista, pois ela leva em conta a competição, o horário de entrada e saída do trabalho, o desemprego. (...) Você tem um potencial de socialização gigantesco, e a lógica da cidade, a lógica do trabalho, de todas as atividades na cidade tende a individualização. (Em entrevista concedida em maio de 2011.)

Ou seja, uma contradição entre a “individualização máxima e a socialização plena”, contradição política que, segundo o militante, “só pode ser transformada através de uma mudança profunda, uma revolução social que destrua a base que assenta a dinâmica do espaço urbano atual, que é o capitalismo” e, dessa forma, compreendendo que a dinâmica do espaço urbano é a dinâmica de um espaço de contradição por si só, ao passo “em que o avanço de um determinado projeto de cidade que favorece os interesses das elites de Florianópolis entra em contradição com a necessidade da maioria das pessoas de viverem e desfrutarem da cidade” (Breda, em entrevista concedida em maio de 2011).

O militante Victor Khaled reitera, de certa forma, a posição de Breda sobre a cidade ser o local das contradições ao afirmar que “a cidade é um espaço de luta, de contradições e essas contradições se transformam em lutas sociais quando há organização, quando há um movimento em torno dessas bandeiras”. Apoiando, desse modo, a ideia da cidade como o palco da luta de classes, ao dizer que ela é “recortada por contradições entre classes distintas, onde uma se favorece e a outra não”. Pois, para

Khaled, a cidade é segregadora – os bens e os recursos se concentram favorecendo uma elite econômica e política que administra o município, enquanto “o que é oferecido para a maioria da população é apenas a manutenção dessa realidade, nada mais do que isso” (em entrevista concedida em maio de 2011).

Os jovens entrevistados, ao explicitarem a existência da cidade como um palco de luta e contradição, nos remetem a Lefebvre (2001) quando este explica que a cidade é marcada por atos e agentes locais através de relações de produção e propriedade e, conseqüentemente, a existência de relações entre classes, principalmente a luta de classes, ou seja, incluindo ideologias com modos de pensar sobre concepções religiosas, econômicas, jurídicas, éticas e filosóficas. Remetem-nos também a Harvey (2008) quando ele afirma que historicamente as cidades surgiram pelas concentrações geográficas e sociais de um produto excedente e que, com isso, a urbanização tem sido um fenômeno de classe, já que esse excedente é extraído de alguém e acaba sendo apropriado por poucas mãos.

É possível perceber também, uma forte aproximação com a linha seguida pelo Movimento Passe Livre em 2007, abordada em uma carta coletiva após um seminário de mobilidade urbana, na qual movimento afirma que:

historicamente, a organização da circulação da população pobre na cidade esteve sempre norteada por critérios de classe bastante nítidos, que privavam as classes baixas da utilização plena do espaço urbano, e dos seus serviços públicos. (...) Isso significa dizer que liberar as catracas do

transporte coletivo toma ares de uma medida histórica revolucionária, no sentido de democratizar as possibilidades de acesso ao uso da cidade. (MPL Florianópolis. Carta coletiva *Construir um projeto de mobilidade urbana pautado no desenvolvimento social, nos interesses coletivos, e na preservação ambiental em Florianópolis*. Jun. 2007.)

Nesse mesmo horizonte, Khaled afirma que a vida na cidade para o futuro precisa girar em torno da ideia da “libertação dos espaços”, entendendo como necessária “uma vida sem catracas”, citando frase clamada pelo Movimento Passe Livre do Distrito Federal, e compreendendo que é “preciso libertar todos os espaços da cidade” para que as pessoas possam circular, viver e ter acesso a tudo o que ela oferece, produz e que hoje se encontra concentrado num grupo pequeno de pessoas, beneficiado pelo jeito em que a sociedade capitalista é organizada. Nas palavras da militante Carolina Cruz, a tendência é “pensar uma cidade cada vez mais livre, onde a gente possa intervir, fazer parte da construção e organização dela”.

A militante Flora afirma também a necessidade de se almejar uma cidade onde todas as pessoas pudessem ter acesso aos benefícios que o município pode oferecer e que atualmente vários setores da população são privados de acessar. Seu entendimento converge com a noção de mobilidade urbana apresentada em uma cartilha do MPL Florianópolis, de 2008, em que o movimento entende que falar em mobilidade urbana é falar em acesso: “acesso aos espaços públicos, à cultura, à informação, diversão, à saúde e à educação”; que o que está em jogo nesse debate é o direito de ir e vir e que quando o movimento fala em mobilidade urbana

está se referindo “às diferentes maneiras pelas quais as pessoas e as coisas se locomovem dentro das cidades”, ou seja, “falar de mobilidade é falar em carros, bicicletas, carroças, barcos, metrô, calçadas, e claro, ônibus”. (Cartilha *O que é mobilidade urbana*, do MPL Florianópolis Out. 2008). Fica evidente, portanto, que o olhar do movimento para a cidade é um olhar voltado para o deslocamento dentro dela, e que é no deslocamento que está o problema, e é nele que estará a solução.

Esse pensamento dos jovens pesquisados acaba indo ao encontro à crítica de Santos (2009b) aos gestores e planejadores urbanos que administram e pensam os problemas urbanos sem considerar os problemas sociais e que, na verdade, o que mais se precisa é de um planejamento urbano sociopolítico que considere a necessidade de distribuição dos recursos sociais igualmente e de implementação de instrumentos que garantam uma participação social plena na política da cidade.

Dessa forma, é possível apreender que, para os sujeitos coletivos pesquisados, a cidade surge como uma promessa de realização. E, no entanto, assim como a linguagem e a tecnologia, ela enfrenta a contradição de poder servir para libertar ou para oprimir, sendo muitas vezes uma linha tênue a diferença entre essas duas. Na cidade, as contradições tendem a ficar mais aparentes, as classes mais divididas, e ela, além de lugar onde as grandes necessidades não são atendidas, é, ao mesmo tempo, “o lugar geográfico e político da possibilidade de soluções” (Santos *apud* DIEHL, ROSA e MAZURA, 2008).

Assim, é possível compreender que o vínculo dessa juventude com a cidade é através de um olhar político voltado para a concepção de

cidade como um espaço a ser disputado, um espaço onde a possibilidade de transformações históricas ainda existe, mas para isso é necessário um planejamento com um bom entendimento do passado, uma forte atuação no momento presente e uma reflexão sobre o momento futuro. É necessária, também, muitas vezes, uma organização a curto, médio e longo prazo, que deve contar com forças da sociedade que atuem em três âmbitos diferentes para que as mudanças possam ser concretizadas: ações coletivas através da pressão da mobilização de rua; articulação política e institucional, e o debate ideológico.

4.5.1 Sobre a urbanização brasileira

Apresentando a sua compreensão sobre o passado, os jovens entrevistados explicaram seu ponto de vista sobre o processo de urbanização das cidades no Brasil e apresentaram um conhecimento teórico a respeito do assunto, concebido muitas vezes através de reuniões de leitura de textos de pensadores sobre mobilidade urbana e a realização de um grupo de estudos sobre as questões da cidade.

O militante Diógenes Breda, por exemplo, em uma rápida comparação, aponta que:

Enquanto nos países centrais do capitalismo, na Europa, você precisa que a força de trabalho se desloque ao menor preço possível, a maior velocidade possível e que isso baixe os “bens-salários” e aumenta o processo de acumulação de capital via mais-valia relativa, [e com isso] cria

uma rede urbana minimamente equipada capaz de fazer com que os trabalhadores possam trabalhar, principalmente no começo da industrialização, antes de grandes expansões [...] já na América Latina, periferia, a gente não tem uma revolução burguesa aos modos clássicos [...]. (Diógenes Breda, em entrevista concedida maio de 2011.)

Segundo o militante, a estrutura produtiva brasileira, por estar sempre atrelada à exportação, não conseguiu absorver toda essa mão-de-obra que veio do êxodo rural para os grandes centros e o surgimento das favelas e comunidades isoladas acontece, entre outros fatores, “por causa dessa incapacidade da estrutura produtiva da periferia capitalista de absorver toda a força-de-trabalho disponível”. Dessa maneira, Breda enfatiza que aqui no Brasil o problema urbano é muito mais aguçado “porque o próprio capital não tem interesse em prover para as áreas urbanas a quantidade de serviços, inclusive de transporte, pois a grande massa das favelas não tem um trabalho formal”. O capitalista acredita que precisa prover o mínimo suficiente para manter o que existe, não há interesse em dar concessões aos trabalhadores, não existe a necessidade de prover um sistema urbano planejado, fácil fluxo e barato pra todo mundo, pois, não há não é preciso que toda a população trabalhe.

Já Marcelo Pomar, enfatiza o desenvolvimento urbanístico das cidades brasileiras através da leitura de Milton Santos. Como o militante explica, a urbanização brasileira é uma urbanização corporativa e

[...] a urbanização corporativa é uma urbanização feita a partir dos interesses das grandes corporações. Nós temos cidades especialmente voltadas para a especulação imobiliária e dos interesses do capital. Isso acabou criando cidades

muito grandes e espraiadas, cidades que mesclam espaços de ocupação com espaços vazios que o objetivo é garantir a reprodução da especulação imobiliária, cuja intervenção do Estado é justamente para garantir a manutenção dela. (Marcelo Pomar, em entrevista concedida em maio de 2011.)

Onde o Estado pega o dinheiro público e revitaliza cada vez mais uma área nobre, ao passo em que os equipamentos públicos, que deveriam garantir o acesso a essas questões essenciais, nunca são colocados nas regiões periféricas, o que faz com que as pessoas tenham que se deslocar obrigatoriamente para ter acesso a tudo. Pomar conclui alegando que do ponto de vista humano, “o processo de acumulação capitalista ao mesmo tempo em que constrói as cidades ele as destrói”. Assim, para o militante “a cidade ideal é a que inverta essa lógica, que o objetivo principal seja o de democratizar o conjunto de direitos e conquistas” que estão concentrados e podem ser garantidos nas próprias cidades. Nesse sentido,

[a] cidade ideal seria a cidade que não é uma megalópole, é a cidade que garante os equipamentos públicos nas diversas regiões espraiadas conforme a cidade está colocada hoje e não só que garante o transporte pleno das pessoas; é uma cidade integrada cujo os modais de transporte sejam complementares e que sejam modais mais sustentáveis; não pode ser a lógica do automóvel, temos que apostar no transporte público, nas bicicletas como transporte complementar ao coletivo para que as pessoas possam acessar as conquistas que existem na cidade. (Marcelo Pomar, em entrevista concedida em junho de 2011.)

Dessa forma, dialogando diretamente com a ideia de Santos (2009b), abordada no primeiro capítulo ao discutirmos que a urbanização brasileira, aponta para uma cidade corporativa, onde os equipamentos estão focados a serviço das grandes empresas hegemônicas no mercado e que os interesses da população em geral e de menores empresas ficam aliados dos orçamentos públicos. Caracterizando uma situação que obedece a uma ideologia capitalista desenvolvimentista financeira.

4.6 Concepção de cidade justa, democrática e igualitária

Quando relacionamos o exemplo de cidade ideal para os jovens pesquisados encontramos uma concepção ampla de cidade justa, democrática e igualitária. Percebemos que para essa juventude, na atualidade, não existe um exemplo desse tipo de cidade e que dentro da sociedade capitalista não será possível construir uma, porém, existe a possibilidade de ir construindo através de pequenas melhorias algo próximo a isso. Os principais pontos citados para que uma cidade abrigue essas definições foram os seguintes:

1º ponto: A necessidade de garantir decisões populares sobre os rumos da cidade;

2º ponto: Garantir iguais condições de acesso aos bens e conquistas da humanidade que se concentram na cidade para todas as pessoas que nela vivem (saúde, moradia, cultura, educação, lazer, transporte, trabalho etc.);

3º ponto: Igualdade econômica com uma distribuição de renda adequada.

Sobre o primeiro ponto, o militante Diógenes Breda afirma que para uma cidade ser justa, democrática e igualitária não basta ela “ter um prefeito com boa vontade, um gabinete bem estruturado tecnicamente, uma secretaria de transporte com viés popular, se não existir uma construção popular de maiorias com decisão”, precisa garantir as decisões populares sobre os rumos da cidade.

Victor Khaled afirma que não dá para se ter uma ideia exata, entretanto, a participação política é uma questão fundamental, pois atualmente é fechada e reflete quase que exclusivamente os interesses da classe dominante. Ele conclui que é importante que ela seja “autônoma, autogestionária, que seja real, que as pessoas decidam os rumos da cidade, de tudo o que acontece na sua moradia, no espaço de trabalho, na comunidade”.

Carolina Cruz aprofunda a ideia de que a participação popular na política é importante dizendo que para uma cidade ser justa, democrática e igualitária precisaria de “mais consultas, mais plebiscitos. Ou mesmo instâncias que as pessoas poderiam participar tipo: conselhos, núcleos de pesquisas populares, vendo com a população quais os percursos mais usados, onde e como poderia melhorar tal e tal serviço”. Para assim fornecer, como Breda diz, “empoderamento da população sobre o seu próprio espaço”.

Outro fator importante a ser considerado quando falamos de cidade justa, democrática e igualitária para esses jovens, é a necessidade, como afirma Pomar, de “garantir iguais condições de acesso aos bens e

conquistas da humanidade, que se concentram na cidade, a todas as pessoas que nela vivem.”. Essa afirmativa casa diretamente com a noção apontada por Flora ao explicitar o ideal de cidade para o futuro quando ela diz:

uma cidade democrática seria uma cidade que todo mundo pudesse usufruir, que não fosse segregada, pois atualmente tem uma parte que pode ter acesso a tudo e a outra fica excluída em bairros que geralmente não têm toda a infraestrutura e aparato que os lugares ricos têm.

Apreende também um ponto abordado por Carolina Cruz quando a mesma infere que “uma cidade mais justa seria se os investimentos públicos fossem distribuídos de uma forma mais igualitária”.

Esse mote é também encontrado em um boletim do MPL de 2009, quando o movimento suspeitava que o prefeito e o secretário de transportes estavam “armando um verdadeiro golpe contra população da cidade, ao procurar instituições para entrar com uma ação na justiça contra a lei do passe livre” (Boletim do MPL nº 7, de 19 de outubro de 2005).

Aqui chegamos com suor, organização e rebeldia. Temos a ousadia de avançar na luta por uma sociedade justa e igualitária, pois, todas as coisas do mundo são de todos e todas, porque delas necessitam, porque colaboraram, na medida de suas forças, para produzi-las. (Boletim do MPL nº 7, de 19 de outubro de 2005.)

Khaled explicita o acesso aos bens e conquistas da cidade como o direito a uma moradia digna; direito ao transporte – para circular em

todos os espaços e horários; direito à educação de qualidade para todas as pessoas; à saúde; trabalho digno com um salário equivalente para todas as profissões; e uma melhor redistribuição da implementação de equipamentos urbanos, pois atualmente eles se concentram no Centro ou em espaços destinados à elite econômica, ou seja, atualmente existe uma melhor infraestrutura urbana nos espaços mais valorizados economicamente, logo, restrito às populações mais pobres.

Com uma redistribuição igualitária de equipamentos urbanos pela cidade e com uma redistribuição de renda equivalente entre a população, surge o terceiro ponto fundamental para uma cidade democrática, justa e igualitária na concepção desses jovens: a necessidade de garantir a igualdade econômica. No entanto, é considerado como um assunto mais delicado e de discussão muito mais profunda com a sociedade do que o acesso aos espaços da cidade, por exemplo. Principalmente porque ele “toca na propriedade privada, não só dos meios de produção, mas também da terra e do teto (rural e urbano)”, como afirma Khaled, lidando com a noção de controle social dos meios de produção e, conseqüentemente, com um debate mais amplo sobre macroeconomia como aponta, Pomar. Apesar disso, Daniel Guimarães afirma que se pode tentar chegar um pouco mais perto disso nos dias atuais, “distribuindo adequadamente a renda, através de reformas tributárias (o aumento do IPTU dos ricos para pagar a tarifa zero é uma forma disso acontecer)” e “aplicando decisões coletivas tomadas em fóruns públicos, como os formados para discutir o Plano Diretor”, só que para uma cidade alcançar o grau de transformação posto nas três palavras é

preciso muito mais. Sendo assim, Pomar conclui que é uma discussão numa via de mão dupla,

a gente tá discutindo a cidade, mas eu não tô negando o problema da discussão macroeconômica, da discussão do controle social sobre os meios de produção, da riqueza produzida, acho que é uma discussão tão importante quanto, o que nós estamos falando é que não pode ser só essa discussão e largar mão da cidade, de debater como é a cidade que nós queremos.

Dessa maneira, percebemos um alinhamento não definido entre o entendimento de concepção de cidade ideal para o futuro e o seu discurso de concepção de cidade democrática, justa e igualitária, como justificação, também, para as demandas concretas e os objetivos a longo prazo clamados pelos jovens, tendo como pauta principal de exigências a tarifa zero para a população e a municipalização do transporte coletivo.

No Brasil, a ideia da tarifa zero surgiu no começo da década de 1990 através da prefeitura de Luiza Erundina, em São Paulo (SINGER, 1996). Na prática, a tarifa zero é implementada através da arrecadação de recursos pelo município de forma progressiva, entendendo que “quem pode mais paga mais, quem pode menos paga menos, e quem não pode não paga”, com a formulação de um Fundo Municipal de Transportes. Na proposta do Movimento Passe Livre (outubro 2008), os recursos serão provenientes, a princípio, do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) e do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) de bancos e grandes empreendimentos, que terá um aumento proporcional onde os setores ricos da sociedade contribuirão mais de forma a garantir

uma distribuição de renda mais igualitária e a implementação de um sistema de transporte de massas realmente “público, gratuito e de qualidade, acessível a toda a população, sem exclusão social”, como afirma o MPL. Considerando que a intenção do MPL é de

Pensar o transporte como serviço público essencial. O transporte coletivo deve ser retirado das mãos da iniciativa privada, como fator fundamental para superar a pauta da lucratividade, que é a questão essencial que exclui milhões de pessoas do transporte. O transporte deve ser gerido pelo poder público, municipalizado, voltado para os interesses da coletividade, e pautado numa outra forma de financiamento. (POMAR, 2006)

Ainda nas palavras do Movimento Passe Livre, a tarifa zero seria:

[...] o meio mais prático e efetivo de assegurar o direito de ir e vir de toda população nas cidades. Essa ideia tem como fundamento o entendimento de que o transporte é um serviço público essencial, direito fundamental que assegura o acesso das pessoas aos demais direitos fundamentais, como a saúde e a educação. (MPL Florianópolis. Cartilha *O que é mobilidade urbana*. Out. 2008.)

A Frente de Luta pelo Transporte também compartilhou dessa posição oficialmente a partir de 2009, ao afirmar, que:

Como um primeiro passo, defendemos a municipalização dos transportes, o que significa que o município passaria a definir a política do sistema de transportes (definindo os horários, as linhas, a quantidade de ônibus, o preço da tarifa

etc.); ou seja, o transporte coletivo deixaria de ser privatizado para se tornar de fato um serviço público. Porém, isso não resolve o problema da existência da tarifa. O transporte tem um custo; a questão é: quem vai pagar esse custo? A Frente de Luta pelo Transporte defende que, após o primeiro passo (a municipalização), o poder público crie um fundo municipal de transportes, financiado por impostos progressivos que subsidiariam os custos do sistema. (FLTP. *A cidade, a crise e o transporte*. 2009.)

E sem citar diretamente a tarifa zero, a FLTP, com a criação do Fundo Municipal, propõe que o transporte coletivo por inteiro seja arcado pelo município. Ou seja, a demanda exigida funcionaria como um instrumento para garantir iguais condições de acesso aos bens e conquistas da humanidade para todas as pessoas que nela vivem e através da proposta do Fundo com arrecadação de recursos progressiva se estimularia uma distribuição de renda adequada.

De forma, a fortalecer a garantia das decisões populares sobre os rumos da cidade, entra como pauta do movimento a proposta de municipalização do transporte de massas, que no caso, para o MPL, seria o controle político e público do sistema, em que:

a prefeitura é quem vai determinar como, quando e por onde passarão os ônibus, quanto custarão as tarifas, enfim, como funcionará o transporte. Isso porque ela terá todo controle político sobre o sistema de transportes, apenas alugando dos empresários os ônibus, pois as empresas passarão a ser prestadoras de serviço, sem nenhum poder de controle ou decisão sobre o serviço prestado, diferentemente do que ocorre hoje, dentro do regime de concessão. (MPL Florianópolis. Cartilha *O que é mobilidade urbana*. Out. 2008.)

Entretanto, a exigência é que a população não só tenha transparência sobre a municipalização, mas também tenha espaço para debater, sugerir e também planejá-la, já que, no final das contas, é ela que irá usá-la.

Mostrando, assim, uma forte aproximação em que a concepção de cidade coincide diretamente com o primeiro pilar dos quatro que pudemos apreender dos jovens contestadores quando estes abordaram o direito à cidade, que para eles é o direito de poder viver plenamente tudo aquilo que a cidade oferece de acordo com os interesses coletivos da população ligando, conseqüentemente, com um de seus pontos-chave na compreensão de cidade democrática apresentada, que seria uma cidade onde todo mundo pudesse usufruir dela e que não fosse segregada, “no sentido que, se [ela] fosse democrática, se permitisse a plena satisfação da cidade pela população e não fosse restrita, poderia se ter o reino das possibilidades satisfeito”, como diz o militante da Frente de Luta pelo Transporte e do DCE da UFSC, Diógenes Breda.

Considerações finais

O propósito deste trabalho foi o de compreender de maneira ampla as relações e os vínculos que a juventude organizada, protagonista das lutas por melhorias no transporte coletivo de Florianópolis entre 2004 e 2011, estabelece com a cidade. Buscamos essa compreensão através da identificação e da caracterização de quem são esses jovens organizados ao analisarmos como eles definem e dão sentido a sua participação política coletiva, através da identificação e da análise da concepção de direito à cidade e da identificação das principais questões sócio-históricas na cidade e no período analisado que propiciaram a existência

das constantes e contínuas manifestações de protesto e contestação dos jovens.

Foi possível, a partir de uma análise histórica direcionada, compreender que as primeiras manifestações populares relacionadas ao contexto de lutas abordado aqui iniciaram no final da década de 1990, com o intuito de questionar as alterações antidemocráticas planejadas pela prefeitura na malha viária da cidade para a construção do Sistema Integrado de Transportes (SIT), a “panela de pressão” explodiu e, em 2004 e 2005, a população foi para as ruas e protagonizou uma série de ações coletivas e ações diretas conseguindo por dois anos conquistar a demanda exigida: a revogação do aumento na passagem dos ônibus.

As mobilizações em torno do transporte coletivo continuaram acontecendo anualmente e alguns jovens participantes sda duas “Revoltas das Catracas” continuaram se dedicando à organização e participação não só em ações coletivas, mas também em refletir sobre suas ações, suas exigências e suas relações; começaram a questionar a cidade e a propor mudanças devido à forte indignação popular apresentada nos anos passados com a mobilidade urbana. Nesse contexto, vimos o surgimento de uma Frente Única, a qual mais tarde virou Frente de Luta pelo Transporte Público, que abrigava setores da sociedade, como movimento comunitário, o movimento sindicalista, o corpo estudantil secundarista, o corpo estudantil universitário, diversos grupos e indivíduos independentes; e vimos a Campanha pelo Passe Livre tornar-se o Movimento Passe Livre após ter conseguido aprovação da lei temporariamente, já que ela foi revogada em seguida. Após, o

movimento iniciou o debate e a defesa da tarifa zero e da municipalização do sistema de transporte coletivo urbano.

Apesar do foco da nossa pesquisa não ter sido uma análise do movimento, ao analisarmos como esses jovens contestadores e propositores de transformações urbanas dão sentido a sua participação política, acabamos, inicialmente, apreendendo as relações internas e as deficiências encontradas por essa juventude dentro de seus grupos, entendendo como esses problemas acabam servindo como obstáculos ao desenvolvimento de suas ações, suas relações com outros setores e, conseqüentemente, no avanço da luta.

Nesse aspecto, em especial sobre o MPL, compreendemos que ao mesmo tempo em que entre seus integrantes manteve-se uma diversidade de ideais políticos, o grupo sempre conseguiu tirar consensos para suas ações e ter um agir político sem uma orientação política única, tendo o cotidiano como orientador de suas ações através de necessidades que surgiam na prática e, dificilmente, por disputas partidárias no interior do seu debate.

O que não significou que não houvesse divergências políticas e diferentes níveis de participação e relacionamentos internos tensionados, pelo contrário, nos primeiros anos, os integrantes se viram em um trabalho pedagógico lento de moldar consensos e tentar compreender uns aos outros, agregando toda essa diversidade cultural política. Assim, como aponta a militante Carolina Cruz, aos poucos, compreendeu-se a capacidade do movimento de se questionar, partindo da ideia de que ele surge do rompimento com formas tradicionais de se fazer política, estabelecendo relações mais iguais e saudáveis para todos seus

integrantes. Compreendemos como hipótese, então, baseados no entendimento de Mannheim (1977) sobre gerações, ao afirmar que uma geração existe quando um conjunto de relações sociais específicas é vivido coletivamente em um contexto de transformações, que é possível que um dos fatores que colaboraram para relações mais igualitárias, foi a formação de uma unidade de geração dentro do MPL. Uma juventude que vivenciou um mesmo contexto de experiências transformadoras que resultaram em participações individuais dentro do coletivo, mais niveladas e equilibradas. Entretanto, como não nos aprofundamos nesse meio, deixamos essa possibilidade para futuras pesquisas, entendendo que, apesar disso, o movimento social é mais complexo e seria preciso ainda compreender mais questões pontuais históricas para uma afirmação precisa.

Ainda na identificação de como estes jovens dão sentido às suas participações políticas, pudemos apreender que as “Revoltas das Catracas”, 2004 e 2005, foram o grande impulsionador visual do Movimento Passe Livre e as manifestações de 2009 em diante impulsionaram a imagem da Frente de Luta pelo Transporte Público; entendendo que para essa juventude, de fato, “a mobilização é o meio fundamental de participação na vida política, até porque nós não estamos nos espaços institucionais oficialmente”, como afirmou Marcelo Pomar, ex-integrante da JRI e militante do Movimento Passe Livre. Dessa forma, podemos identificar que os jovens mostram como parâmetro para avaliar sua participação política, principalmente, o retorno para eles vindo do senso comum e de setores organizados da

sociedade, ou seja, o grau e o motivo de interação desses setores junto a eles.

Ao identificarmos a importância da visibilidade da luta e das formas de agir empregadas pelos grupos, pudemos associar as percepções desses jovens com a ideia de ação comunicativa de Melucci (1996), entendendo que as ações coletivas que envolvem o MPL e a FLTP não se resumem às demandas advogadas por ambos, mas em como elas carregam diferentes códigos e significados dependendo das formas que são usadas para expressá-las, entendendo os grupos como veículos de transmissão de informações expressadas através do existir e do agir deles mesmos.

Apreendendo a dificuldade de desenvolver a luta nos últimos anos, devido ao fato de novas conquistas concretas não terem avançado e os depoimentos dos militantes apontarem algumas deficiências participativas delineadas pudemos identificá-las com os obstáculos geracionais e com as características juvenis elaboradas por Margulis e Urresti (*apud* Liberato, 2006), Melucci (1996) e Mannheim (1977). Principalmente a constante entrada e saída de jovens militantes no MPL e na FLTP, que pode ser compreendida a partir do caráter intrínseco de transitoriedade e mudanças encontrado nas juventudes devido ao estado de fermentação biológica do jovem que tende a impulsioná-lo a conhecer tudo o que está ao seu redor e viver em busca do que melhor se encaixa com suas vontades, querendo tudo ao mesmo tempo e agora. Entendemos que esse desligamento forçado pode ser considerado também como um sintoma dos múltiplos tempos vividos pelos jovens cotidianamente, fato este, que é característico do desenvolvimento

capitalista atual, tornando a ideia de conseguir estabelecer projetos coletivos e planejamentos a longo prazo mais árdua e difícil.

Foi possível também identificar que os principais vínculos desses jovens contestadores no contexto da cidade foram estabelecidos com estudantes secundaristas, estudantes universitários, movimentos comunitários, movimentos sindicais, grupos de mídia alternativa, partidos políticos e poder público. Os vínculos mais fortes foram exatamente com as pessoas que usam o transporte coletivo para se deslocar da moradia para os estudos (estudantes), as associações ligadas à questão do trabalho (sindicatos) e a questão da moradia (associações comunitárias), além de uma relação instrumental obrigatória com o poder público, como podemos perceber quando os jovens entrevistados explicam que a luta deve passar pelo campo institucional da política devido ao fato deles estarem lutando por políticas públicas e aprovação de uma lei, inicialmente.

Tanto o MPL quanto a FLTP carregam consigo uma postura de não estabelecer regras fixas no que concerne ao trato com o poder público, existindo uma flexibilidade ao fazer contatos e uma característica de não ser sectário, e ao mesmo tempo a preocupação em manter as vontades e os princípios do movimento sempre intactos, entendendo a política como um processo pedagógico no qual o projeto ideológico mantenha-se firme e ao mesmo tempo as demandas concretas sejam conquistadas, como afirma o militante Daniel Guimarães. Assim, a principal relação com a esfera da política institucional se dá através de uma constante vigília sob as decisões e ações do poder público em relação ao sistema de transporte e à mobilidade urbana; através de alianças pontuais para

espalhar suas ideias dentro do poder público, bem como em situações em que a solução se encontra fora do alcance dos jovens contestadores, casos de apoios jurídicos e solidariedade financeira e política, vide tempos de repressão policial durante as grandes manifestações.

Ou seja, compreendemos que para esses jovens a sua participação política tem seu fundamento nas ações coletivas, mas mantém também uma abertura para um diálogo com as instâncias institucionais de poder. Seus relacionamentos com grupos e indivíduos são ligados a condições sócio-espaciais, seus contatos se formam no calor dos acontecimentos, baseados em ações e reações que os contextos do dia-a-dia exigem. Assim, dando a ideia de que os passos tomados foram possibilidades arriscadas e muitas vezes novas práticas coletivas para aqueles jovens que tentavam conciliar uma ideologia política de esquerda anticapitalista com pequenas vitórias concretas voltadas para as parcelas mais pobres e excluídas da cidade.

Ao pensarmos em participação política voltada para as mudanças nas cidades, lembramos que para Lefebvre (2001) a cidade existe no momento em que uma sociedade se projeta sobre um local, não somente sobre o plano geográfico, mas também no plano ideal através do pensamento, e Santos (2009), nesse aspecto, explica que agir sobre o espaço é atribuir novas funções às formas geográficas e que, atribuindo novas funções a essas formas, os movimentos sociais transformam a organização do espaço. Dessa relação percebemos a aproximação de como as manifestações marcaram essa juventude, de como para esses jovens o agir político das ações coletivas, através, principalmente, da mobilização nas ruas resultou em um produto, em conquistas: a

revogação dos aumentos das tarifas e a aprovação da Lei do Passe Livre; e como esses resultados, por exemplo, são considerados fonte de inspiração e esperança para a continuidade das atividades desses grupos na luta travada por eles. Os jovens atribuem esses desdobramentos ao fato da participação política deles estar atrelada e espalhada através do uso dos espaços da cidade, pois isso só se conseguiu “ocupando a rua, ocupando a cidade e dando uma outra cara para ela; [durante aqueles dias] não era a cidade que a gente conhece hoje, era uma cidade cheia de gente na rua, uma cidade viva”, como afirma a militante Flora.

Um exemplo de forte vínculo socioespacial pode ser identificado principalmente na “Revolta da Catraca” de 2004, quando foram dez dias intermitentes de protestos nas ruas do Centro, alterando veementemente o cotidiano dos jovens estudantes secundaristas, dos utentes do transporte coletivo urbano e da população frequentadora do Centro da cidade. A Avenida Paulo Fontes tinha se tornado uma espécie de *Ágora*, um espaço público que congregava milhares de pessoas de diferentes grupos sociais socializando diversas ideologias políticas e traços culturais; e todo mundo com um objetivo em comum. A avenida era o local central de grandes debates e discussões públicas através de assembleias coletivas entre manifestantes, enfatizando o caráter de democracia direta das ações coletivas.

Entendemos que, ao mesmo tempo, para essa juventude não basta somente pequenas conquistas, é preciso acalantar nas mentes e os corações da população a compreensão de que a cidade não precisa ser assim como é atualmente, que as pessoas podem frequentar todos os espaços não só aqueles que são mais fáceis de serem acessados, e que a

perspectiva vai além da tarifa zero, como deixam claro os militantes entrevistados quando afirmam que se facilitar o acesso aos direitos que já existem, talvez as pessoas queiram mais e não se contentem somente com o que tem.

Para os jovens pesquisados, a cidade de Florianópolis tem um perfil político onde o poder público e os setores mais poderosos da sociedade trabalham para a manutenção da desigualdade e exclusão social vigente, não ousando trilhar caminhos que a torne uma cidade democrática, justa e igualitária, como afirma o militante Victor Khaled. Tendo em vista que o campo de atuação desses jovens é voltado para as mudanças sociais a partir de uma discussão sobre o deslocamento nas cidades, é possível afirmar que o maior problema para eles é a mobilidade urbana estar visada pela lógica individualista impulsionada pelo capitalismo e que com isso o transporte público não ser visto como um direito social.

Podemos concluir que para esses jovens o conceito de mobilidade urbana está atrelado diretamente à possibilidade plena do deslocamento da população através do efetivo funcionamento do transporte coletivo, sendo este oferecido de maneira segura, rápida, de qualidade e acima de tudo gratuita. Para que isso ocorra, é preciso que ela seja encarada como um direito para todos, sem distinção de classe, etnia, gênero ou qualquer outro fator passível de exclusão social. Ou seja, diminuindo o investimento que fortalece o uso do carro e aumentando de maneira intensa um que favoreça o transporte de massas.

A concepção de cidade para os jovens pesquisados pode ser sintetizada em três pontos marcantes que dão o tom para uma concepção coletiva: a cidade como o grande local onde se concentram as conquistas históricas

da humanidade, sendo o espaço de realização de todas as necessidades; a cidade como segregadora e como um lugar de contradições; e a perspectiva de cidade que eles desejam para o futuro, ou seja, a cidade ideal.

Analisando o primeiro ponto identificamos a aproximação direta da concepção dos jovens com a ideia de cidade de Rolnik (2004), na qual a autora concebe a cidade como ímã que agrega e reúne todos os bens e riquezas produzidos pela humanidade. No segundo ponto identificamos que para essa juventude a cidade surge como uma promessa de realização, assim como ela enfrenta a contradição de poder servir para libertar, ela também pode oprimir, sendo a linha que as difere bem tênue. A cidade, então, é ao mesmo tempo o lugar onde as necessidades não são atendidas e o lugar das possibilidades de soluções, como aponta Santos (*apud* DIEHL, ROSA e MAZURA, 2008). Ao analisarmos a concepção teórica de cidade ideal para o futuro para esses jovens, encontramos uma concepção ampla de cidade justa, democrática e igualitária, em que aborde a necessidade de garantir decisões populares sobre os rumos da cidade, garantir iguais condições de acesso aos bens e conquistas da humanidade que se concentram na cidade para todas as pessoas e que garanta direitos iguais e uma igualdade econômica através de uma redistribuição de renda adequada.

No tangente à mobilidade urbana e aos direitos sociais, foi possível compreender que para essa juventude contestadora a concepção de direito à cidade é, primeiramente, atrelada à ideia de um direito que garante todos os outros direitos sociais, aproximando-se, desse modo, ao conceito elaborado por Lefebvre (2008) quando, guardadas as

proporções contextuais históricas, afirma que o direito à cidade está inicialmente relacionado à necessidade de se acessar outros direitos mal-reconhecidos, como direito ao trabalho, à educação, à saúde e à moradia. Entretanto, em sua concepção ampliada identificamos quatro pilares importantes que dão forma a ela:

- O direito de poder viver plenamente tudo aquilo que a cidade oferece e de acordo com os interesses coletivos da população, como: alimentação, saúde, moradia, lazer, transporte etc.;
- O direito e a liberdade de ir e vir, ou seja, direito ao livre deslocamento de todos;
- O direito de decidir politicamente sobre os rumos da cidade;
- O direito a uma cidade democrática.

Ao analisarmos o primeiro pilar identificado, compreendemos que faz parte da concepção do direito à cidade a democratização do acesso para todas as pessoas a todos os bens e riquezas que se concentram na cidade, priorizando não mais um desenvolvimento econômico, e sim um desenvolvimento humano coletivo, como é elaborado por Harvey, quando o autor explica que o direito à cidade é mais um direito coletivo do que um direito individual, “uma vez que esta transformação depende inevitavelmente de um exercício de poder coletivo para reformular os processos de urbanização” (HARVEY, 2008. s/p.) e como explicam Diehl, Rosa e Mazura (2008) quando afirmam que é um direito que materializa todas as necessidades humanas em um contexto urbano e que conecta todas as demandas negadas na e pela cidade, que anteriormente pareciam isoladas uma da outra.

Analisando o segundo pilar identificado, podemos afirmar que os jovens percebem a luta deles diretamente ligada à luta pelo direito à cidade, pois compreendem que o direito à cidade é também o direito ao livre deslocamento de todos, compreendendo como Santos (2009) que a mobilidade é um nó principal a ser desatado para solucionarmos os problemas sociais na atualidade, entendendo assim, o conceito de mobilidade urbana, já abordado aqui, como um conceito que não está baseado somente em locomoção, mas numa locomoção através de uma lente ideológica que concebe uma cidade com desigualdades sociais visíveis a partir do momento em que uns conseguem se deslocar e outros não porque uns têm dinheiro para pagar e outros não.

Analisando o terceiro pilar foi possível identificar que para esses jovens o direito à cidade é também o direito daqueles que constituem a cidade, no caso o povo, de decidirem sobre os rumos da cidade e de poder viver plenamente de acordo com seus interesses coletivos, como afirma o militante da Frente de Luta pelo Transporte e do DCE da UFSC, Diógenes Breda. Ampliando, assim, a perspectiva política do conceito de direito à cidade e considerando que é necessária a participação popular direta nas decisões políticas da cidade para além do voto. Apesar de termos percebido em nossa análise um destaque desse pilar, ele claramente se encontra dentro do quarto e último ponto.

Analisando o quarto pilar, podemos identificar que o direito à cidade, em sua concepção ampla, para essa juventude contestadora, é um conceito que engloba todos os três pilares anteriores e pode ser definido como o direito a uma cidade democrática, justa e igualitária. Uma ideia de democracia direta popular através de transformações sociais que

garantem uma sociedade em contradição com a cidade capitalista atual, confirmando a luta pelo direito à cidade como uma luta de esquerda anticapitalista. Foi possível também identificar uma aproximação política-ideológica com Harvey (2009) e Souza (2011) ao discutir Lefebvre, considerando que para os autores não é só uma questão de acesso ao que já existe na cidade, mas também de transformá-la através de uma luta anticapitalista, que vise à emancipação popular com a participação direta do povo nas reformulações das cidades.

Compreendemos que os vínculos dessa juventude com a cidade se formam de um olhar político voltado para a concepção de cidade como um espaço a ser disputado, onde, apesar de todas as dificuldades e lentas e graduais mudanças, ainda existe a possibilidade de transformações históricas e que para isso é sempre importante um bom entendimento do passado, uma forte atuação no momento presente e uma reflexão sobre o momento futuro – entendendo que se organizando coletivamente, tendo planos a curto, médio e longo prazo e atuando em três âmbitos diferentes: o das ações coletivas através da pressão da mobilização de rua; o da articulação política e institucional; e o do debate de ideias, pode-se concretizar grandes mudanças pretendidas e necessitadas.

Referências

ARAÚJO, Maria Cristina Cavalcanti; ASSUNÇÃO, Juciara Conceição de Freitas. *Pelo direito de ir e vir na cidade: Mobilidade urbana e inclusão social em Cidade Praia*, Natal (RN), 2008.

CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CERTEAU, Michel. De. *A invenção do cotidiano*. 3 ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.

DA MOTTA, Alda Britto; WELLER, Wivian. [Apresentação: a atualidade do conceito de gerações na pesquisa sociológica](#). *Revista Soc. e Estado*. n. 2, p. 175–184. Publicação da Universidade Federal de Brasília, Brasília (DF), 2010. Disponível em: <<http://www.red.unb.br/index.php/estado/article/view/2737/2295>>.

DE SOUZA, Marcelo Lopes. *Cities for people, not for profit—from a radical-libertarian and Latin American perspective*. *City*, 13:4, p. 483–492. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/13604810903298680>>.

_____. *O direito ao centro da cidade*. Disponível em: <<http://passapalavra.info/?p=37960>>.

_____. Which right to which city? In defence of political strategic clarity. *In: Interface journal for and about social movements*. v. 2 (1): 315–333. Maio de 2010.

DIEHL, Diego A.; ROSA, Greicy; MAZURA, Victor A. *Direito à cidade: mobilidade urbana e tarifa zero*. Curitiba: UFPR, 2008.

FEIXA, Carles; LECCARDI, Carmen. O conceito de geração nas teorias sobre juventude. *In: Revista Soc. e Estado*. v. 25, n. 2, p. 185–204. Publicação da Universidade Federal de Brasília, Brasília (DF), 2010. Disponível em: <<http://www.red.unb.br/index.php/estado/article/view/2737/2295>>.

FERNANDES, Edésio. Constructing the “Right To the City”. *In: Brazil: Social Legal Studies*. Disponível em: <<http://sls.sagepub.com/cgi/content/abstract/16/2/201>>.

GASTAL, Susana. *Alegorias urbanas: o passado como subterfúgio*. Campinas: Papirus. 2006.

GEISEL, Ernesto. *II Plano Nacional de Desenvolvimento*. Texto original do Pronunciamento do General Ernesto Geisel, na reunião ministerial de 10 de setembro de 1974.

HARVEY, David. *Discurso de abertura na Tenda de Reforma Urbana no Fórum Social Mundial*. Belém, 2009. Disponível em: <http://www.actionaid.org.br/Portals/0/Docs/David_harvey_conferencia.pdf>.

_____. *Espaços de esperança*. 3 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

_____. The right to the city. *In: New Left Review*. Set. – Out. 2008. Disponível em: <<http://newleftreview.org/?page=article&view=2740>>.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo 2010*.

Disponível em:

<http://www.censo2010.ibge.gov.br/resultados_do_censo2010.php>.

INSTITUTO DE PESQUISA APLICADA (IPEA). *Sistema de indicadores de percepção social*. Jan. 2011. Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/SIPS/110124_sip_s_mobilidade.pdf>.

LEVI, Giovanni; SCHIMITT, Jean-Claude. Introdução à coletânea sobre a história dos jovens. *In: LEVI, Giovanni; SCHIMITT, Jean-Claude (Orgs.). História dos jovens*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

LIBERATO, Leo V. M.. *Expressões contemporâneas de rebeldia: poder e fazer da juventude autonomista*. Tese de doutorado em Sociologia Política pela Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2006.

_____. Movimento Passe Livre, revoltas e simulações. GROppo, Luís A. *et al* (Orgs.). *Movimentos juvenis na contemporaneidade*. Recife: Editora da UFPE, 2008.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

MANNHEIM, Karl. Funções das gerações novas. In: PEREIRA, Luiz. FORACCHI, Marialice M. (Orgs.). *Educação e sociedade*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

MARGULIS, Mario; URRESTI, Marcelo. La juventud es más que una palabra. In: MARGULIS, M. (Org.). *La juventud es más que una palabra*. Buenos Aires: Biblos, 2000.

MARICATO, Eminia. Globalização e política urbana na periferia do capitalismo. In: RIBEIRO, Luiz C.; JUNIOR, Orlando A. dos S. (Orgs.). *As metrópoles e a questão social*. Rio de Janeiro: Revan / Fase, 2007.

MELUCCI, Alberto. *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*. México: El Colégio de México, Centro de Estudios Sociológicos, 1999.

_____. *A invenção do presente: movimentos sociais nas sociedades complexas*. Petrópolis: Vozes, 2001.

_____. *Juventude, tempo e movimentos sociais*. In: *Revista Young*. Estocolmo: v. 4, n. 2, p.3–14, 1996.

MILLS, Wright. *A imaginação sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1965.

RODRIGUES, Moysés Arlete. In: RIBEIRO, Luiz C. de Q.; JUNIOR, Orlando A. dos S. (Orgs.). *As metrópoles e a questão social*. Rio de Janeiro: Revan / Fase, 2007.

ROLNIK, Raquel. *O que é a cidade?*. 3 ed. São Paulo: Brasiliense, 2004.

ROSA, Pablo. *O rock underground: uma etnografia do rock alternativo de Florianópolis (SC)*. Trabalho de Conclusão de Curso em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2005.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4 ed. São Paulo: Edusp, 2009a.

_____. *A urbanização brasileira*. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2009b.

SINGER, Paul. *Um governo de esquerda para todos: Luiza Erundina na Prefeitura de São Paulo (1989-1992)*. São Paulo: Brasiliense, 1996.

VARGAS, Heliana C.; SIDOTTI, Telas de C. [I]mobilidade urbana. In: *Revista URBS*. n 47. Associação Viva o Centro Jul./ Ago./ Set. 2008.

VINICIUS, Leo. *A guerra da tarifa*. São Paulo: Editora Faísca, 2004.

_____. *A guerra da tarifa 2005: uma visão de dentro do Movimento Passe Livre em Floripa*. São Paulo: Editora Faísca, 2005.

Material na rede mundial de computadores, a Internet:

Centro de Mídia Independente (CMI)

<www.midiaindependente.org>

CMI Florianópolis: Impressos *CMI na Rua*

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/static/impressos.shtml>>

CMI Florianópolis: Editoriais relativos ao transporte escritos pelo coletivo

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2004/11/293777.shtml>>

Evento *5 anos das Revoltas da Catraca*

<<http://revoltadacatraca.wordpress.com/>>

Frente de Luta pelo Transporte

<<http://lataofloripa.libertar.org>>

Jornal Floripa

<<http://www.jornalfloripa.com.br/>>

Movimento Passe Livre – Florianópolis

<<http://mplfloripa.wordpress.com>>

Passa Palavra

<<http://passapalavra.info>>

Tarifa Zero.org

<<http://tarifazero.org>>

Twitter da Frente de Luta pelo Transporte

<<https://twitter.com/lataofloripa>>

Materiais específicos

CMI Florianópolis. *CMI na Rua n° 3*. Publicado em 30 de junho de 2004.

<<http://brasil.indymedia.org/pt/red/2004/06/284878.shtml>>

CMI Florianópolis. *CMI na Rua n° 5*. Publicado em 2 de julho de 2004.

<<http://brasil.indymedia.org/pt/red/2004/07/285064.shtml>>

CMI Florianópolis. *CMI na Rua n° 12*. Publicado em 12 de setembro de 2004.

<<http://brasil.indymedia.org/media/2005/02/307077.pdf>>

CMI Florianópolis. *CMI na Rua n° 15*. Publicado em 9 de novembro de 2004.

<<http://brasil.indymedia.org/pt/red/2004/11/294259.shtml>>

CMI Florianópolis. *CMI na Rua n° 21*. Publicado em 31 de maio de 2005.

<<http://midia independente.org/pt/red/2005/05/317962.shtml>>

CMI Florianópolis. *CMI na Rua n° 22*. Publicado em 1° de junho de 2005.

<<http://brasil.indymedia.org/pt/red/2005/06/318060.shtml>>

CMI Florianópolis. *CMI na Rua n° 26*. Publicado em 21 de setembro de 2005.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/red/2005/09/330219.shtml>>

CMI Florianópolis. Editorial *Jornada de luta pelo passe livre em Florianópolis*. Publicado em 14 de maio de 2004.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2004/05/280007.shtml>>

CMI Florianópolis. Editorial *Redução temporária não desmobiliza movimento*. Publicado em 2 de julho de 2004.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2004/06/284745.shtml>>

CMI Florianópolis. Editorial *Prefeitura dá o primeiro sinal de recuo*. Publicado em 3 de junho de 2005.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/06/318354.shtml>>

CMI Florianópolis. Editorial *Processos de 16 manifestantes são arquivados*. Publicado em 11 de novembro de 2005.

<<http://prod.midiaindependente.org/pt/blue/2005/11/337525.shtml>>

CMI Florianópolis. Editorial *Justiça Catarinense suspende lei do passe livre*. Publicado em 17 de novembro de 2005.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/11/338049.shtml>>

CMI Florianópolis. Editorial *MPL Floripa ocupa terminal de ônibus. Judiciário foge da manifestação*. Publicado em 1º de dezembro de 2005.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/12/339853.shtml>>

CMI Florianópolis. Editorial *Comunidades discutem tarifa única em Florianópolis*. Publicado em 8 de fevereiro de 2006.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/02/344933.shtml>>

CMI Florianópolis. Editorial *Bloco da Caixa Preta toma as ruas em protesto contra o sistema de transporte*. Publicado em 24 de fevereiro de 2006.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/02/346480.shtml>>

CMI Florianópolis. Editorial *Seminário discute transporte e possível aumento nas tarifas*. Publicado em 23 de maio de 2006.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/05/354047.shtml>>

CMI Florianópolis. Editorial *Militantes são processados por questionar a suspensão do passe livre em Floripa*. Publicado em 2 de setembro de 2006.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/09/359410.shtml>>

Constituição da República Federativa do Brasil, Artigo 30, inciso V. Brasília, 1988.

<<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/1027008/constituicao-da-republica-federativa-do-brasil-1988>>

CRUZ, Carolina; DA CUNHA, Leonardo A. *Sobre os 5 anos da Revolta da Catraca*. 2009.

<<http://revoltadacatraca.wordpress.com/about/>>

_____. *Qual será o próximo capítulo do transporte coletivo?* Publicado no Centro de Mídia Independente dia 21 de outubro de 2005.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/10/333016.shtml>>

_____. *Aprovado o 'pacotão da Tarifa Única. Começam as manifestações*. Publicado no Centro de Mídia Independente em 10 de fevereiro de 2006.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/02/345099.shtml>>

Dossiê Pomar. Dossiê sobre o ataque de capangas a uma manifestação da Frente Única Tarifa Única Sim Aumento Não!

<<http://dossie.mpl.org.br/Main/ApresentaCao.html>>

Frente de Luta pelo Transporte Público. *A cidade, a crise e o transporte coletivo*.

<<http://www.alquimidia.org/amanhavaisermaior/index.php?id=2740&mod=noticia>>

Frente de Luta pelo Transporte Público. *Carta de convergência do Seminário de Mobilidade Urbana*. Publicado em 20 de abril de 2011.

<<http://tarifazero.org/2011/04/20/carta-de-convergencia-do-seminario-de-mobilidade-urbana-da-frente-de-luta-pelo-transporte-publico/>>

Frente Única Tarifa Única Sim! Aumento Não!. *Fascismo em Florianópolis! Militantes são presos e agredidos!* Relato de um integrante da Frente. Publicado no CMI em 17 de fevereiro de 2006.
<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/02/345665.shtml>>

Sistema Integrado de Transportes entra em funcionamento dia 19 de julho. In: *Jornal Floripa*. Publicado em 3 de julho de 2003. Disponível em: <<http://inforum.insite.com.br/6318/660658.html>>

Movimento Passe Livre Florianópolis. *Jornal do MPL*. nº 1. Publicado em 29 de outubro de 2005.
<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/10/334521.shtml>>

Movimento Passe Livre Florianópolis. *Nota pública do MPL sobre as mudanças no transporte.* Publicado no CMI em 13 de fevereiro de 2006.
<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2006/02/345248.shtml>>

Movimento Passe Livre Florianópolis. *Convite de reunião de trabalho.* Publicado em 11 de abril de 2011.
<<http://mplfloripa.wordpress.com/2011/04/11/reuniao-de-trabalho-do-mpl-floripa-um-onibus-tarifa-zero/>>

Projeto de Lei nº. 9685/2002 instituindo o Passe Livre estudantil em Florianópolis. Publicado no CMI.
<<http://brasil.indymedia.org/media/2004/05/279989.pdf>>

Rádio de Tróia. *Falhas estruturais no sistema integrado de Florianópolis.* Publicado no CMI em 26 de novembro de 2003.
h<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2003/11/268781.shtml>>

TAVARES, Elaine. *Floripa: uma cidade em ebulição.* Publicado no site do CMI em 6 de julho de 2004.
<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2004/07/285602.shtml>>

Vídeos na Internet

R\$1,50 – Media: Documentário de Daniel Lisboa e Diego Lisboa, produzido pela Cavalo Cão Filmes, sobre a popularmente conhecida “Revolta do Buzu” ocorrida em Salvador, Bahia.

<<http://youtu.be/laDBZyfRqFg>>

Vídeo sobre o evento “Virada do Latão” 2011.

<<http://tarifazero.org/2011/05/12/floripa-virada-do-latao-12-de-maio-de-2011/>>

Cartazes

Frente de Luta pelo Transporte Público. *Cartaz da Bicicletada Contra a Tarifa.*

<<http://tarifazero.org/2011/02/23/floripa-primeira-bicicletada-contra-a-tarifa/>>

_____. *Cartaz do Bloco-Bonde dos Catraqueira 2011.*

<<http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2011/02/bonde-das-catraqueiras.jpg>>

_____. *Cartaz do seminário 2011.*

<http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2011/04/Seminario_Mobilidade-Urbana.jpg>

Movimento Passe Livre Florianópolis. *Cartaz Dia de protesto contra a suspensão do passe livre.* Publicado no site do CMI em 28 de novembro de 2005.

<<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/11/339589.shtml>>

_____. *Cartaz do seminário 2011.*

<<http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2011/03/cartazseminariopeq.jpg>>

_____. *Cartaz da “Virada do Latão” 2011.*

<<http://tarifazero.org/wp-content/uploads/2011/05/programa-%C3%A7%C3%A3o-s-%C3%A1bado.jpg>>

Anexos

1)

Questionário da entrevista colaborativa para pesquisa acadêmica.

[Caracterização]

1) Nome:

2) Sexo:

3) Idade:

4) Estuda? O quê?

5) Trabalha? Se SIM, onde? Se NÃO, como se mantém?

6) Você se identifica com alguma filosofia política?

7) Participa e/ou participou de qual grupo/movimento?

8) Qual o motivo maior da sua participação?

[Visão de cidade]

- 9) Qual a concepção ampliada de cidade que vocês têm no seu grupo?
- 10) Para o seu grupo, como as manifestações contra o aumento da tarifa de 2004 e 2005 e as seguintes, influenciaram no sentido de mudar para esta concepção de cidade?
- 11) Quais as mudanças de pauta no movimento/grupo de 2004 e 2005 e as subsequentes até 2011?
- 12) O que significa para vocês o direito à cidade?
- 13) Quais os principais problemas sobre a mobilidade urbana em Florianópolis para vocês? E nesse sentido como o seu grupo vê as transformações que ocorreram na cidade nos últimos anos?
- 14) O que faz uma cidade ser uma cidade democrática, justa e igualitária para vocês?
- 15) A cidade de Florianópolis tem uma política orientada para as necessidades e direitos sociais? Nesse sentido, que relação a pauta do seu grupo tem com esses direitos e necessidades?

[Organização coletiva e relação política com a cidade]

- 16) Como o seu grupo acompanha as atividades e iniciativas das instituições políticas da cidade? (Instituições como a Prefeitura, a

Câmara de Vereadores, Assembleia Legislativa, Secretarias etc.). E como é a relação do seu grupo com o poder público?

17) Como você definiria a participação do seu grupo na vida política da cidade? Explique.

18) Quais os recursos que o seu grupo teve e tem para realizar as atividades (equipamentos e espaço físico)? Como são financiadas as atividades do grupo?

19) Como o grupo que você participa se organiza? (Como toma as decisões, como se reúne, quantas pessoas participam das reuniões, como funciona o processo de discussão etc.)

20) Como e com quais grupos e setores da sociedade o seu coletivo se relaciona em Florianópolis? Com quais regiões da cidade seu grupo teve mais contato? E por que você considera que isso ocorreu?

Anexo 2:

26 dia nacional de lutas pelo PASSE LIVRE e...
TARIFA ZERO!
de OUTUBRO



**MANIFESTAÇÃO
CONTRA A TARIFA** concentração **16h** na frente da **CATEDRAL!**

**M
P
L**

www.mpfloripa.blogspot.com

3)

O QUE É MUNICIPALIZAÇÃO

É a assunção efetiva do poder público sobre todos os aspectos do funcionamento do transporte coletivo. Um serviço público essencial não pode ser controlado, planejado e executado por grupos empresariais, que exploram o direito de ir e vir transformando-o em um negócio lucrativo, e determinando por onde e quando a população de que depende do transporte pode circular na cidade. É a municipalização que abre caminho para medidas radicais de democratização da mobilidade urbana. É ela que ajudará a construir outras modalidades de transporte, menos agressivas ao meio ambiente, e voltada para os interesses sociais e coletivos.

O QUE É TARIFA ZERO

A tarifa zero nos transportes coletivos passa necessariamente pelo entendimento de que o transporte coletivo urbano é um serviço público essencial, assim como a saúde e a educação. A Constituição Federal de 1988 já o caracteriza de sua utilização e arcado pelas utilidades. A possibilidade de pagar menos pelo uso do transporte coletivo não tem sentido, mas apenas que o pagamento não seja usado para financiar a lógica atual, que é perversa e excludente. Para a atual, que é perversa e excludente, quem realmente se beneficia com ela são os grandes donos dos meios de produção e os mercaderistas, e os setores mais ricos da sociedade. Trata-se de uma medida de democratização da utilização dos espaços urbanos, bem como de distribuição de renda.



PASSE LIVRE

A ÚNICA SOLUÇÃO

Por uma sociedade mais justa e menos excludente



Anexo 4:



Logo do Movimento Passe Livre

5)



Foto por Jorge Lucas Simões Minella.

Manifestação convocada pela Frente de Luta pelo Transporte contra o aumento da tarifa do transporte coletivo em 2010. Avenida Rio Branco, centro de Florianópolis.

Anexo 6:



Cartaz idealizado por Yuri Gama e André Mesquita.

Produzido por André Mesquita.

