

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA - UDESC
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA EDUCAÇÃO - FAED
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA - PPGH**

CEDENIR ALBERTO SIMON

**NARRATIVAS E MEMÓRIAS DE SINDICALISTAS:
TENSÕES E REPERCUSSÕES NA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA
INTEGRADO DE TRANSPORTE EM FLORIANÓPOLIS/SC
(DÉCADAS 1990 - 2005)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, Área de Concentração em História do Tempo Presente, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Prof^a. Dra. Cristiani Bereta da Silva

**FLORIANÓPOLIS/SC
2010**

CEDENIR ALBERTO SIMON

**NARRATIVAS E MEMÓRIAS DE SINDICALISTAS:
TENSÕES E REPERCUSSÕES NA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA
INTEGRADO DE TRANSPORTE EM FLORIANÓPOLIS/SC
(DÉCADAS 1990 - 2005)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, Área de Concentração em História do Tempo Presente, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Banca Examinadora

Orientadora: _____

Profa. Dra. Cristiani Bereta da Silva
UDESC

Membro: _____

Prof. Dr. Waldir José Rampinelli
UFSC

Membro: _____

Prof. Dr. Reinaldo Lindolfo Lohn
UDESC

Suplente: _____

Prof. Dr. Luiz Felipe Falcão
UDESC

Florianópolis, SC, 12/07/2010

AGRADECIMENTOS

Esta parte não é a mais fácil do processo de escrita dessa dissertação, embora não seja preciso, aqui, o exercício da pesquisa, da análise, etc. Mas é a parte do trabalho que expressa um sentimento, certamente, fundamental para que eu chegasse até aqui: gratidão. Assim, de forma geral, a todos(as) que se envolveram ou simplesmente torceram positivamente ou mesmo aguentaram as angústias de quem buscou o Curso de Mestrado, mesmo trabalhando e, no último ano, trabalhando e residindo longe de Florianópolis, o meu muito obrigado.

E, mesmo correndo o risco de deixar de citar pessoas importantes, gostaria de registrar alguns agradecimentos individuais:

A Ana Lúcia e Elenira Vilela que acompanharam o trabalho desde a apresentação do projeto para a seleção no Curso;

A Zeila que estive na biblioteca, colaborando na seleção dos jornais;

Ao Marcelo Raupp (agora mestre em História) que, além de estudarmos juntos, também serviu como comentarista do Figueira para distrair;

Aos Professores voluntários Aline, Ricardo, Marlos que fizeram importantes observações para este estudo;

Ao Professor Dr. Alexandro Andrade, do Centro de Educação Física da UDESC, que sempre me incentivava, dizendo-me que eu conseguiria;

Ao Alisson pela avaliação dedicada que fez sobre o trabalho;

A amiga Rosana Paza que auxiliou na correção do trabalho com dedicação;

A todos os entrevistados, pois, sem a doação de seu tempo, esta pesquisa não teria sido possível;

Aos funcionários/assessores do Sintraturb que sempre estiveram disponíveis para colaborar;

A todos(as) os trabalhadores(as) do transporte coletivo que são os/as protagonistas e motivadores/as desta dissertação;

Aos diretores do Sintraturb que deixaram todos os caminhos livres para a pesquisa e realização de entrevistas e que não cansam de movimentar-se;

Ao Professor Dr. Maurício dos Santos, meu primeiro orientador e motivador, apesar das minhas limitações;

Ao Professor Dr. Waldir Rampinelli que me acompanha desde a graduação na UFSC, pelas sugestões dadas na qualificação;

Ao Prof. Dr. Reinaldo Lindolfo Lohn que foi decisivo na redação final;

A Professora Dr^a Cristiani Bereta da Silva pela coragem de assumir a orientação já nos acréscimos, agregando importantes conceitos e observações ao trabalho;

Aos membros da banca pelas observações sempre importantes, a fim de que eu pudesse atingir o objetivo de tornar esta dissertação algo útil a todos e não somente o instrumento de obtenção de um diploma;

A UDESC por ter proporcionado este curso. É um privilégio poder dizer que todo meu estudo, desde o ensino fundamental até o mestrado, foi realizado em espaços públicos;

A Coordenação e Colegiado da Pós-Graduação em História da UDESC, especialmente aos professores que me aturaram durante as aulas ou faltas, o meu muito obrigado;

Ao pessoal de Brusque, em nome do Prefeito Paulo Eccel, pela possibilidade de estar vivenciando uma extraordinária experiência na vida pública (da qual escapei, às vezes, para dar um tempinho de dedicação a este trabalho);

Aos meus pais Celso e Irene, que mesmo distante desde os 11 anos de idade, quando tive de sair de casa para estudar, ou melhor, trabalhar para poder estudar, acompanham-me, não me deixando esquecer os ensinamentos oriundos da família. Algo que não tem preço;

A minha esposa e companheira Elizabete que, não tenham dúvidas, há mais de dois anos, diariamente, ouve as palavras mestrado, dissertação, orientador(a) e prazo para entregar. Foi paciente e apoiadora incondicional. Sempre junto comigo, sem querer saber das angústias, mas servindo de distração,

Ao meu filho Arthur que, literalmente, veio junto, desde a concepção até o atual um ano e quatro meses, com a possibilidade de cursar o mestrado.

Podemos escolher o que semear, mas somos obrigados a colher aquilo que plantamos.

Provérbio chinês

RESUMO

SIMON, Cedenir Alberto. **Narrativas e memórias de sindicalistas: tensões e repercussões na implantação do Sistema Integrado de Transporte em Florianópolis/SC – (Décadas 1990 - 2005)**. 2010. Dissertação (Mestrado em História – Área: História do Tempo Presente). Universidade do Estado de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História, Florianópolis, 2010.

O presente estudo objetiva discutir e historicizar os embates envolvidos entre sindicalistas e demais trabalhadores do transporte coletivo na Região Metropolitana de Florianópolis e o poder público, quando da implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo na cidade, o qual não pode ser desvinculado da própria reorganização sindical na região que, não por coincidência, deu-se no mesmo momento. O período histórico que envolve a estruturação e desenvolvimento do Sindicato dos Trabalhadores no Transporte Coletivo, denominado, atualmente, de Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Urbano, Rodoviário, Turismo, Fretamento e Escolar de Passageiros da Região Metropolitana de Florianópolis – SINTRATURB - e do Sistema Integrado de Transportes de Florianópolis começou no início da década de 1980. Desse modo, para efeitos de corte e definição de foco, abordaremos as décadas de 1980 a 2000. O trabalho, portanto, inscreve-se sob o domínio da História do Tempo Presente. O desafio é historicizar, ou seja, inscrever o trabalho na duração, considerando tanto os acontecimentos específicos que se articulam: reorganização sindical e implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo, em Florianópolis, quanto o campo de forças em que se disputavam visões de mundo distintas sobre trabalhadores urbanos, transportes coletivos e outros espaços e dimensões de poder entre a Prefeitura de Florianópolis e sindicalistas. A discussão proposta foi realizada a partir de análises de documentos produzidos pelo Sindicato, tais como relatórios, mas, também, sobre materiais de divulgação como jornais, panfletos etc. Além disso, foram alvo de problematização, artigos e notícias sobre o assunto, publicados na imprensa local. A análise dos documentos foi articulada à metodologia da História Oral. Nesse sentido, realizaram-se entrevistas com sindicalistas envolvidos nas disputas e embates relacionados à implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo na Região Metropolitana de Florianópolis, com o objetivo de pensar as tensões e interesses envolvidos no processo, assim como os novos significados daquela problemática por estes trabalhadores.

Palavras-chave: Narrativas. Memórias. Sindicalismo. Transporte. Sistema Integrado de Transporte.

ABSTRACT

SIMON, Cedenir Alberto. **Narratives and memories of trade unionists: tensions and repercussions on the implementation of the Integrated System of Transportation in Florianópolis / SC - (Decades 1990 - 2005)**. 2010. Dissertation (Masters in History - Area: History of the Present Time). University of Santa Catarina State. Pos-graduate Program in History, Florianópolis, 2010.

This study aims to discuss and historicize the conflicts involved between unionists and other workers of public transportation in the metropolitan area of Florianópolis and the public power, when the implementation of the Integrated System of Public Transport in the city. This struggle cannot be separated from its own union reorganization in the region, which, not by coincidence, occurred at the same time. The historical period that involves the structuring and development of the Workers Union in the Collective Transport, at present named as Workers Union in Urban Transport, Road, Tourism, Charter and School of Passengers in the Metropolitan Region of Florianópolis - SINTRATURB - and the Integrated System of Transport of Florianópolis began in the early 1980s. Thus, for the purpose of cutting and setting of focus, we discuss the decades from 1980 to 2000. The work therefore registers under the domain of the History of the Present Time. The challenge is to historicize, to say, sign the work at length, considering both specific events that are interrelated: union reorganization and implementation of the Integrated System of Collective Transportation in Florianópolis as the force field in which it was discussing different world views on urban workers, public transportation and other places and dimensions of power between Florianópolis city hall and trade unionists. The proposed discussion was based on analysis of documents produced by the Union, such as reports, but also and above all promotional materials such as newspapers, pamphlets, and so forth. Furthermore, news articles on the subject published in the local press were also questioning. The analysis of documents was articulated to methodology of Oral history. Hence, interviews were conducted with trade unionists involved in disputes and struggles related to the implementation of the Integrated System of Public Transport in the Metropolitan Region of Florianópolis in order to consider the tensions and interests involved in the process and how they were reinterpreted by these workers.

Keywords: Narratives. Memories. Unions. Transport. Integrated Transport.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Audiência pública promovida em 26/06/2002 sobre catraca eletrônica.	38
Figura 2 - Seminário de formação para diretoria eleita do Sintraturb, ocorrido entre 22 e 25 de janeiro de 2002.	41
Figura 3 – Miguel (chapa 2) e Cristiano (chapa 01) em disputa pela direção do Sintraturb, em 2003.	42
Figura 4 - Assembleia para discussão de greve em 04/06/2003.	43
Figura 5 - Jornal do ônibus sendo lido em assembleia no dia 31/05/2003.	54
Figura 6 - Atividade do Sintraturb denunciando o valor da tarifa do transporte.	56
Figura 7 - Cartaz em assembleia com pauta de reivindicação.	59
Figura 8 - Outdoors anunciando os responsáveis e financiadores da construção do terminal do centro.	83
Figura 9 - Vista da área privilegiada que o terminal do centro ocupa no aterro da baía Sul.	83
Figura 10 - Terminal do centro em construção no aterro da baía Sul.	84
Figura 11 - Entrega do abaixo assinado pela CPI do transporte na câmara de vereadores, 18/08/2003.	87
Figura 12 - Manifestação em frente à câmara pela CPI do transporte, 18/08/2003.	88
Figura 13 - Manifestação em frente a câmara pela CPI do transporte e passe livre, 18/08/2003.	89
Figura 14 - Manifestação em frente ao Terminal do Centro pela CPI do transporte e passe livre, 18/08/2003.	90
Figura 15 - Manifestação em frente ao Terminal do Centro pela CPI do transporte e passe livre, 18/08/2003.	90
Figura 16 - Exposição da prefeitura em audiência pública sobre sistema integrado, catraca eletrônica e custo da passagem, 07/06/2002.	91
Figura 17 - Exposição do Sintraturb em audiência pública sobre sistema integrado, catraca eletrônica e custo da passagem, 07/06/2002.	91

LISTA DE SIGLAS

AFLODEF: Associação Florianopolitana de Deficientes Físicos.

ANTP: Associação Nacional de Transportes Públicos.

BESC: Banco do Estado de Santa Catarina.

BNDES: Banco Nacional de Desenvolvimento.

CASAN: Companhia Catarinense de Águas e Saneamento.

CELESC: Centrais Elétricas de Santa Catarina.

COTISA: Companhia Operadora de Terminais de Integração.

CPI: Comissão Parlamentar de Inquérito.

CUT: Central Única dos Trabalhadores.

DETER: Departamento de Transportes e Terminais.

DIEESE: Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos.

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

IHTP: Institut d'histoire du Temps Présent.

NT: Núcleo de Transportes.

PP: Partido Progressista.

PPS: Partido Popular Socialista.

PT: Partido dos Trabalhadores.

SEST/SENAT: Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte.

SETPESC: Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado de Santa Catarina.

SETUF: Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros da Grande Florianópolis.

SINDIMOC: Sindicato dos trabalhadores no Transporte Coletivo da Grande Florianópolis.

SINTRATURB: Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Urbano, Rodoviário, Turismo, Fretamento e Escolar de Passageiros da Região Metropolitana de Florianópolis.

SISTRAM: Sistema Alternativo de Transportes de Massa.

SIT: Sistema Integrado de Transporte.

SMTT: Secretaria Municipal de Transportes e Terminais.

TICAN: Terminal de Integração de Canasvieiras.

TICEN: Terminal de Integração do Centro.

UDESC: Universidade do Estado de Santa Catarina.

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	3
RESUMO.....	6
ABSTRACT.....	7
LISTA DE FIGURAS.....	8
LISTA DE SIGLAS	9
INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO I - TEMPOS E LUGARES: UMA CIDADE E SEUS TRABALHADORES DO TRANSPORTE.....	26
1.2 SINDIMOC X SINTRATURB.....	33
CAPÍTULO II - AS LUTAS E O COTIDIANO DOS SINDICATOS	44
2.1 A IMPORTÂNCIA DO SINTRATURB NO CONTEXTO DE IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE.....	52
2.2 A RELAÇÃO ENTRE SIT E O SINTRATURB	54
2.3 IMPACTOS DA IMPLANTAÇÃO DO SIT NA ORGANIZAÇÃO DO SINTRATURB	58
2.4 OS PROBLEMAS AGRAVADOS COM A IMPLANTAÇÃO DO SIT	61
2.5 A (IN)EVITÁVEL SUBSTITUIÇÃO DO HOMEM PELA MÁQUINA.....	64
2.6 A REDUÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO COMO MANUTENÇÃO DOS EMPREGOS.....	66
2.7 A IMPRENSA IMPROVISADA: O RODÃO.....	69
CAPÍTULO III - TENSÕES E DISPUTAS NA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE.....	73
3.1 O PROJETO DA FRENTE POPULAR	75
3.2 O PROJETO DA PREFEITA ÂNGELA AMIM	79
3.3 CPI DO TRANSPORTE.....	87
CONSIDERAÇÕES FINAIS	93
FONTES	97
REFERÊNCIAS.....	100

INTRODUÇÃO

Quando surgiu a oportunidade de apresentar o projeto e participar da seleção para fazer pós-graduação em História na Universidade de Santa Catarina – UDESC e, especialmente, na área de História do Tempo Presente, abriu-se também a possibilidade de debruçar-me sobre temas instigantes e atuais: o transporte coletivo e a organização sindical. São questões que me são muito caras, devido ao meu envolvimento com movimentos sociais e sindicais.

O objeto de estudo em questão poderia levar em conta muitas variáveis, além de ser passível de análise sob várias perspectivas, por exemplo, a dos empresários, a dos trabalhadores, da população, ou mesmo do ponto de vista exclusivamente técnico.

Acompanhei a trajetória de organização dos trabalhadores na cidade de Florianópolis e região, fato inegável. Essa condição me fez optar pelo estudo das questões, a partir das lutas travadas pelos trabalhadores para sua organização coletiva por meio do fortalecimento sindical, considerando as ações que atingem o conjunto da população usuária, ou não, dos transportes coletivos de Florianópolis e região, exemplificando: a implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo a partir de 1996.

Outro aspecto necessário é a percepção da importância do poder público no atual momento de grandes concentrações populacionais em cidades que, cada vez mais, estão transformando-se em regiões metropolitanas, interligando um município ao outro. À medida que os vários problemas são comuns a todos os administradores, a solução também deixa de ser individual e o poder de pressão pelas soluções possuem maior intensidade. O movimento Passe Livre¹, por

¹ Movimento social que vem sendo construído em torno de lutas “por um transporte público de verdade, fora da iniciativa privada”. As ações do Movimento Passe Livre - MPL – objetivam contribuir para o debate sobre a mobilidade urbana nas grandes cidades e sobre um novo modelo de transporte. O movimento iniciou em Salvador/BA, em 2003, quando milhares de jovens, estudantes, trabalhadores e trabalhadoras fecharam as vias públicas, protestando contra o aumento da tarifa. Em, 2004, um grupo de estudantes em Florianópolis também se articulou em torno de uma proposta

exemplo, ganhou a mídia local e nacional nos últimos anos, somando-se a outros ingredientes do já complexo sistema de transporte coletivo de Florianópolis e região.

O transporte coletivo é uma dessas novas políticas públicas que, geralmente, e este é o caso que será estudado, é explorado mediante concessão pública a empresas privadas. Esse processo de regulação e legislação, feito a partir do poder público, será analisado na perspectiva de uma história político-cultural que está em movimento e que, sem abrir mão do processo de análise dos fatos e documentos, permite considerar casos como o desta experiência examinada.

O trabalho, portanto, inscreve-se sob o domínio da História do Tempo Presente. O desafio proposto é o de historicizar, ou seja, inscrever o trabalho na duração, considerando tanto acontecimentos específicos que se articulam: reorganização sindical e implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo em Florianópolis, em relação ao campo de forças em que se disputavam visões de mundo distintas sobre trabalhadores urbanos, transportes coletivos, cidade e outros espaços e dimensões de poder entre a Prefeitura de Florianópolis e sindicalistas, a partir de 1996.

A História do Tempo Presente ganha impulso após a fundação, por François Bédarida, em 1978, na França, do IHTP - *Institut d'histoire du temps présent*. Esse Instituto tinha como proposta inicial dirigir o olhar dos historiadores para os acontecimentos ocorridos durante e após a Segunda Guerra.

Uma das questões fundamentais que se apresentam no trabalho é quanto às armadilhas e possibilidades da escrita da história num passado recente, pois Jean-Pierre Rioux não deixa esquecer que:

A ambição científica constrói a boa distância, o seu objeto de estudo, métodos de investigação histórica, acertados desde Langlois e Seignobos, anestesiam propriamente a carne de um presente alarmado, o questionamento rigoroso apazigua a desordem

diferente das organizações estudantis oficiais. Inspirados nos acontecimentos de Salvador, a cidade parou na famosa "Revolta da Catraca". Os protestos pediam, mais uma vez, a redução das tarifas de ônibus e havia a participação de estudantes, associações de moradores, professores, sindicatos e a população em geral. Uma das características mais marcantes do movimento são as manifestações de ação direta, como mecanismos para pressionar o poder público. Os princípios básicos do movimento Passe Livre foram organizados e aprovados na plenária pelo passe livre, ocorrida no quinto Fórum Social Mundial, realizado em Porto Alegre/ RS em 2005. Mais informações estão disponíveis no site: < <http://www.mpl.org.br>>. Acesso: 05 jun. 2010.

partidária. Em poucas palavras: a construção de um relato histórico hierarquizará, pois, tanto a perestroika gorbatcheviana quanto a decomposição do império carolíngio, tanto os “anos Mitterrand” quanto a magistratura de Monsieur Fallières (RIOUX, 1991, p.47).

A perspectiva historiográfica assumida é tributária da História do Tempo Presente e a definição do objeto de pesquisa deixa bastante claro que há falta de distanciamento do historiador com relação ao seu objeto de estudo. Nesse sentido, certamente este trabalho hierquizará um determinado momento da história política da cidade de Florianópolis, especificamente as lutas e disputas travadas pelos sindicalistas e os poderes públicos. A perspectiva adotada é a dos sindicalistas, gostaria de deixar claro, já que estive envolvido tempo demais com essas disputas para não assumir esse risco. Contudo, não acredito que escreverei um relato histórico mais frágil ou menos verdadeiro do ponto de vista da objetividade histórica. Lido, neste trabalho, com dimensões que me situam nesse lugar: discuto um momento histórico a partir de visões de lutas e disputas construídas pelos sindicalistas em suas falas e nos materiais produzidos pelo Sindicato.

A proximidade entre o historiador e seu objeto de estudo abre para a discussão sobre a legitimidade da história como uma ciência capaz de produzir um discurso de verdade, algo mais intensificado, quando se enfrenta o desafio de se escrever a história de seu próprio tempo. Certamente, “fazer história a quente” traz à cena questões como militância política do historiador, experiências de vida compartilhadas, etc. Segundo François Bedarida, história do presente é, antes de tudo, história; assim, devemos ter presente que a verdade, mesmo que seja apenas uma verdade possível, deve ser o objetivo fim da produção historiográfica, mesmo que essa busca represente uma “chama vacilante e frágil na noite, mas que apesar de tudo ilumina o nosso caminho e sem a qual mergulharíamos nas trevas” (BÉDARIDA, 1996, p. 223).

Escreverei sob uma perspectiva assumida, mas estou certo de que não farei uma história ficcional. Contribuindo com o método que difere a história da ficção e que também serve para a escrita da História do Presente, Roger Chartier, ao ser perguntado em uma entrevista feita por Isabel Lustosa, sobre se havia diferença entre a verdade do saber histórico e a verdade de uma novela, afirmou:

Outros historiadores, dentre os quais eu me insiro, acreditam que há algo específico no discurso histórico, pois este é construído a partir de técnicas específicas. Pode ser uma história de eventos políticos ou a descrição de uma sociedade ou uma prática de história cultural; para produzi-la o historiador deve ler os documentos, organizar suas fontes, manejar técnicas de análise, utilizar critérios de prova. Coisas com as quais um novelista não deve se preocupar (CHARTIER, 2009, s/p).²

Assim, levando em conta que a experiência do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Urbano, Rodoviário, Turismo, Fretamento e Escolar de Passageiros da Região Metropolitana de Florianópolis - Sintraturb³ é recente, tenho, tanto o desafio quanto a oportunidade de realizar reflexões atuais entre historiadores sobre o fazer da história. Em especial quando, em 1996, houve uma importante ruptura na condução do sindicato.

Historicamente, os sindicatos emergiram da organização dos operários das fábricas por melhores condições de trabalho no contexto do processo de industrialização e, conseqüente consolidação do capitalismo nos séculos XVIII e XIX. Nesse momento histórico, os sindicatos eram organizações de classe, inextricavelmente ligadas ao operariado. No Brasil, o movimento sindical também não pode ser descolado da classe operária que remonta o final do século XIX (ANTUNES, 1980). Porém, é preciso ressaltar que o movimento sindical acompanhou as mudanças das próprias relações do e no mundo do trabalho. No Brasil, por exemplo, a emergência dos novos movimentos sociais (DOIMO, 1995), apontou para outras configurações do sindicalismo e outras formas de participação política após a década de 1979. Na esteira de mudanças ocorridas em outros países - nas décadas de 1960 e 1970 -, os anos 1980 assinalam, no Brasil, uma série de transformações no sindicalismo, anunciadas, por exemplo, pela:

Retomada das ações grevistas, a explosão do sindicalismo dos assalariados médios e do setor de serviços, o avanço do sindicalismo rural, o nascimento das centrais sindicais, as tentativas de

² Entrevista disponível em <<http://teoriahistoria.blogspot.com/2009/05/entrevista-com-roger-chartier.html>>. Acesso em 13 maio 2010.

³ A partir daqui usarei apenas a sigla Sintraturb para a referência ao Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Urbano, Rodoviário, Turismo, Fretamento e Escolar de Passageiros da Região Metropolitana de Florianópolis.

consolidação da organização dos trabalhadores nas fábricas, os aumentos de índices de sindicalização, as mudanças e as conservações no âmbito da estrutura sindical pós-Constituição de 1988, etc. (ANTUNES, 1995, p.11).

A década de 1980 assinala um período de recrudescimento das mobilizações sociais no país; as ações dos novos movimentos sociais entrelaçavam-se e se sustentavam em relações multidimensionais e complexas. A organização dos trabalhadores do transporte coletivo de Florianópolis e Região não pode ser cogitada fora desse contexto e dessas relações.

Antonio Rezende (1985) comenta sobre as características dos movimentos sociais e, a partir dele, penso ser possível a observância da própria experiência do Sintraturb no presente. Ao mesmo tempo em que o Sintraturb conta com a solidariedade de outros movimentos e atores sociais, também age de forma independente e baseada na organização e compactação da categoria:

Os movimentos sociais não podem ser pensados, apenas, como meros resultados da luta por melhores condições de vida, produzidos pela necessidade de aumentar o consumo coletivo de bens e serviços. Os movimentos sociais devem ser vistos, também (e neles, é claro, os seus agentes), como produtores da História, como forças instituintes que, além de questionar o Estado autoritário e capitalista, questionam, com sua prática, a própria centralização/ burocratização tão presentes nos partidos políticos (REZENDE, 1985, p. 51).

Ponderando que, muitas vezes, sindicatos não são considerados como movimentos sociais, mas conjeturados dentro de uma categoria própria, a de movimento sindical, por terem recursos permanentes e relação direta de classe diferente do movimento social, o qual tem de possuir campo mais amplo e diversificado em suas lutas; concordamos com a ideia de que o sindicalismo é uma das linhas do movimento social e, nesse sentido, a reflexão de Antonio Rezende cabe muito bem ao Sintraturb. Isso fica evidente quando analisamos o contexto em que os trabalhadores do transporte estão inseridos.

Mesmo concordando que movimentos sociais e movimentos sindicais possuem definições que lhes atribuem diferenças específicas, faz-se necessário destacar que há mais processos que os ligam do que os separam, sobretudo se os

analisarmos sob a lógica das redes de movimentos sociais (WARREN-SCHERER, 2005). Nesse aspecto, não é possível refletir sobre as questões que lhes são inerentes de forma dissociada. Até, porque, após a década de 1970, segundo Ilse Scherer-Warren, a noção de classe social, da acumulação de forças em torno do partido e da tomada revolucionária do poder, perde a centralidade e passa a dar lugar à análise da hegemonia e da possibilidade de criação de uma “vontade coletiva nacional-popular”. A categoria de sujeito popular ou sujeito social, ou ainda, ator social, substitui a categoria de classe social. Em vez de luta de classe, pensa-se em transformações culturais e políticas a partir do cotidiano de vida e de experiência dos sujeitos envolvidos.

Buscou-se este potencial em sujeitos múltiplos, seja nos movimentos urbanos, nas comunidades eclesiais de base, nas lutas pela terra, moradia etc., nas mulheres, nos ecologistas, nos grupos jovens, nos sindicatos, nos movimentos de defesa dos direitos humanos e de defesa étnica e outros (WARREN-SCHERER, 2005, p.17).

É a partir dessa perspectiva que escrevo sobre o Sintraturb. Essa organização sindical firmou-se como categoria, ou seja, sua representação é amplamente reconhecida pelos trabalhadores, mas sua história e suas ações não ocultam o fato de que também interage com outros movimentos e outras demandas que dizem respeito a uma visão mais abrangente de mundo e da luta dos trabalhadores.

Deve considerar-se, ainda, o atual papel do poder público. Utilizo alguns dos pressupostos inaugurados por René Rémond (2003). Este pesquisador defende a ideia de que sindicatos e outras organizações também têm uma atuação política, sendo passíveis de análise da história política do presente; diz ele:

Como sustentar ainda que o político não se refere às verdadeiras realidades, quando ele tem por objetivo geri-las? A prova disso está na atração cada vez maior que a política e as relações com o poder exercem sobre agrupamentos cuja finalidade primeira não era, contudo, política: associações de todos os tipos, organizações socioprofissionais, sindicatos e igrejas, que não podem ignorar a política (REMOND, 2003, p. 24).

O transporte urbano de massa, em regiões metropolitanas (e sua organização), assim como tudo o que o envolve historicamente, consiste em tema atual e global, de grande importância, mesmo quando reduzido ao modelo de transporte exclusivamente rodoviário. No caso de Florianópolis e região, não temos outros modelos de transporte coletivo, como, por exemplo, marítimo ou ferroviário, mas, mesmo assim, qualquer possibilidade de não contar com este serviço gera grandes repercussões em várias áreas, inclusive à econômica. Nessa dissertação, identificarei as estratégias de organização do Sintraturb em relação às políticas de transporte público urbano, em Florianópolis, no período de 1990 a 2005, analisando a relação, tensões e repercussões entre o Sintraturb e a implantação do Sistema Integrado de Transporte dentro de um contexto nacional.

Para alcançar tal objetivo, examino o estágio de organização quando da implantação do Sistema Integrado de Transporte, identificando a percepção do Sintraturb sobre o sistema proposto, com o propósito de perceber as repercussões e interferências do SIT sobre o Sintraturb.

Considero que a organização sindical e política da categoria, por meio da direção do Sintraturb, foi o grande diferencial, tanto nas discussões que envolvem a classe trabalhadora, quanto nos debates e embates sobre o rumo do desenvolvimento do município e região de Florianópolis.

Assim, a partir de uma situação estratégica, a implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo, almejo, também, avaliar a articulação e a organização dos trabalhadores na condição de categoria frente à proposta de implantação do Sistema de Transporte Integrado.

Faz-se importante lembrar que esse período marca uma grande explosão demográfica em Florianópolis e, conseqüentemente, em todos os municípios de seu entorno. Destaco, aqui, um fenômeno comum ao restante do país: uma rápida e elevada concentração da população nos centros urbanos. De acordo com os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, hoje, concentram-se, ao redor dos centros urbanos, 80% da população brasileira. E, como agravante, esta expansão ocorreu sem planejamento para a ocupação do espaço urbano. Processo

que ocorreu desconsiderando as limitações geográficas e ambientais, entre outros problemas, gerados por graves omissões do poder público e, ocasionados por descumprimento de legislação. Evidências da influência do capital na administração do Estado. Diante da existente concentração populacional no meio urbano, assim como sua expansão, ficou, a cargo do Poder Público, a elaboração de políticas públicas de transporte, visando amenizar os problemas enfrentados por esta urbanização o que, evidentemente, importa em conflito de interesses. Dentro desse panorama,

A Constituição brasileira define o transporte público como serviço essencial. O Poder Público é quem deve organizar e cuidar bem de todos os serviços de transporte, determinando como esses serviços devem ser executados e fiscalizando o cumprimento dessas determinações. As operadoras de transporte devem ganhar o direito de explorar os serviços mediante licitação pública, garantidas por um contrato com o Poder Público. Os responsáveis pelos serviços não podem sofrer concorrência desleal por parte de transportadores clandestinos, pois além de ilegal, isso deixa a tarifa mais cara, desorganiza a circulação e aumenta os acidentes (ANTP, 2002, p.09).

Em Florianópolis, esta prática política ficou inteiramente baseada no modelo de transporte rodoviário, por meio da concessão do serviço à iniciativa privada, concentrando o capital e o poder no segmento empresarial de forma crescente. Por outro lado, esses fatores elevaram ainda mais o tamanho e a importância da categoria dos trabalhadores em transporte, porque ela acabou se tornando um elemento estratégico na operação do novo sistema.

Nas grandes cidades e mesmo em cidades de médio porte, a integração do sistema de transporte coletivo vem sendo amplamente utilizada como forma de melhorar a qualidade do serviço oferecido à população e racionalizar a sua operação.

Dados da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP (2000), sobre a utilização dos modelos de transporte nas regiões metropolitanas, demonstram que a mobilidade das pessoas nas cidades não está baseada predominantemente no transporte público. Segundo os números:

- 44% das pessoas movimentam-se a pé;
- 29% usam transporte público;
- 19% usam automóvel;
- 7% usam bicicletas;
- 1% usa motocicletas.

Quando analisamos a porcentagem de pessoas que não utilizam o transporte coletivo, diagnosticamos uma possível relação de fatos que articulem a falta de compromisso com políticas públicas de transporte público com a cultura popular de pouco aproveitamento na utilização desse serviço. Destaca-se que a condição de inércia, por parte do poder público, a ausência de planejamento na oferta de transporte público eficiente e a influência do pensamento neoliberal nos governos, interferindo negativamente nas decisões de processos licitatórios, embora haja uma legislação que regulamente as concessões públicas, são ações que podem levar as pessoas a desconfiarem da eficiência desse tipo de serviço.

Há, ainda, um dado relevante oriundo do setor econômico na facilitação do mercado nas vendas de automóveis, pois o argumento da falta de transporte coletivo tem sido a mola propulsora do *marketing* no comércio automobilístico. Além disso, será preciso considerar, também, que o desenvolvimento do país, marcado pelo aquecimento da economia equilibrada, as condições de empregabilidade e os juros baixos, têm motivado as pessoas a investir em transporte próprio. Essas constatações acabam por redirecionar a discussão sobre as vantagens do serviço público para a organização das cidades em relação ao deslocamento das pessoas.

Numa região ou cidade, os transportes públicos providenciam o deslocamento de pessoas de um ponto a outro. A grande maioria das áreas urbanas de médio e grande porte possui algum tipo de transporte público urbano. O seu fornecimento adequado é, geralmente, de responsabilidade municipal, embora o município possa conceder licenças, às vezes acompanhadas de subsídios a companhias particulares. Várias são as modalidades de transportes públicos: Ônibus, Ônibus Elétrico, Trem, Balsa, além de outros mais restritos ou, na maioria

das vezes, não públicos, como: avião, elevador, escada e esteira rolantes, helicóptero, ônibus escolar, bicicleta e táxi.

O transporte público urbano é parte essencial de uma cidade. Diminui a poluição, uma vez que menos carros são utilizados para a locomoção de pessoas, além de permitir o deslocamento daquelas que, não possuindo meios de adquirir um carro, precisam percorrer longas distâncias para o local de trabalho. No planejamento de um sistema de transportes públicos urbanos é preciso ter em conta a eficiência do mesmo, permitindo aos seus usuários usar o mínimo de rotas possíveis e/ou a menor distância entre elas. O sistema precisa também ser economicamente viável para os seus usuários.

Na obtenção dos objetivos propostos neste trabalho, diferentes fontes foram estudadas. No Sintraturb, coletei documentos e também publicações próprias, principalmente, **O Rodão**, produzido para circular entre os trabalhadores e o **Jornal do Ônibus** que tinha por objetivo o alcance e diálogo com os usuários do transporte. Para contrapor essas fontes, pesquisei em jornais de circulação local da imprensa, com a intenção de perceber os embates para além da fala autorizada do Sintraturb.

Se os meios de transportes são importantes, quem trabalha para garantir esse serviço também ganha relevância. A luta dos trabalhadores é notícia nas páginas dos jornais. Mas, devemos lembrar e alertar que as informações foram produzidas dentro de um contexto e, por esse motivo, refletem valores políticos e ideológicos de quem as produziu.

Assim, as notícias não são imparciais. Para a pesquisadora Maria Helena Capelato (1988, p. 21):

A imprensa constitui um instrumento de manipulação de interesses e intervenção na vida social. Partindo desse pressuposto, o historiador procura estudá-lo como agente da história a captar o movimento das idéias e personagens que circulam pelas páginas dos jornais. A categoria abstrata imprensa se desmitifica quando se faz emergir a figura de seus produtores como sujeitos dotados de consciência determinada na prática social.

Ou seja, os meios de comunicação funcionam a partir de uma orientação: do proprietário, seja o veículo possuidor de concessão pública, como rádios e televisões, ou mesmo de iniciativa privada com jornais. Em qualquer dos casos, o proprietário é quem determina a linha de cobertura de certo fato, a partir de suas relações e concepção de sociedade. No caso dos embates articulados por sindicalistas do transporte coletivo de Florianópolis, sobre a implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT), a cobertura da imprensa mostrou a reação dos usuários, mas sem dar voz aos que questionavam o modelo estabelecido ou mesmo a forma como foi concedido o direito de explorar o transporte.

Os textos selecionados exemplificam e demonstram as posições e argumentos das partes envolvidas, além da reação da população, organizada ou não nos embates que envolveram a implantação do SIT já, que, em relação à organização dos trabalhadores, as notícias foram veiculadas nos meios internos de divulgação oriundas da diretoria ou mesmo das chapas que disputaram a direção do Sindicato.

O trabalho também contou com o uso de fotografias produzidas e tiradas à época; elas constam no acervo do Sintraturb e, ao serem utilizadas neste trabalho, mostram as atividades, movimentos e lugares que foram palco, tanto da construção física dos terminais, quanto das assembleias e atividades internas dos trabalhadores, ou mesmo de embates públicos como audiências públicas ou manifestações realizadas. Essas fotografias estão sendo pensadas como resíduos do passado, pois trazem consigo uma história (KOSSOY, 2001, p.45).

Cada fotografia usada, aqui, serve como registro de um momento importante para analisar fatos, sejam eles internos ou externos ao Sintraturb. Vale registrar a importância de como o Sindicato trata seu arquivo histórico, inclusive o fotográfico, pois além de boa organização, o acervo é amplo, o que facilita a compreensão da história da categoria, especialmente, a partir de 1997. Neste trabalho, usei fotografias que mostram a diretoria reunida para um curso de formação política e a entrega de abaixo assinado, pedindo uma CPI para o transporte coletivo, a construção do terminal de ônibus do Centro, manifestações contrárias ao Sistema Integrado de Transporte e ao valor das tarifas, assim como assembleias da

categoria, e uma fotografia que registra a disputa pela direção do sindicato por meio de eleição.

O trabalho com documentos e fotografias foi articulado à metodologia da História Oral, visto que é substancial observar como os sentidos sobre a reorganização sindical e os próprios embates entre o Sindicato e o poder público foram ressignificados pelos sindicalistas.

Para realizar as entrevistas, escolhi as pessoas que pudessem contribuir, tanto na reconstrução dos fatos, quanto ex-dirigentes do Sintraturb, os quais têm o domínio de questões técnicas relativas ao transporte coletivo e aqueles que atuam como assessores ou trabalhadores no sindicato ou na prefeitura.

Os depoimentos foram gravados em meio digital e as transcrições foram realizadas por mim, nas quais mantive, na íntegra, as expressões dos entrevistados, inclusive todos autorizaram a utilização dos nomes verdadeiros, apesar de que, no caso dos trabalhadores do transporte, é mais comum ser conhecido pelo apelido do que pelo nome completo.

A emergência da História Oral na década de 1960 trouxe consigo novas possibilidades de pesquisa e análise aos historiadores nos últimos anos. No Brasil, a metodologia de História Oral passou a conquistar legitimidade após a fundação, em 1975, do programa de História Oral da Fundação Getúlio Vargas, “destinado a colher depoimentos de líderes políticos desde 1920” (JOUTARD 2005, p. 47). Na atualidade o uso da História Oral como metodologia abre instigantes oportunidades, sobretudo para se pensar objetos de estudos que são contemporâneos ao historiador. Segundo a historiadora Cristiani Bereta da Silva (2006), acompanhando demais estudiosos do tema “de certa forma a história oral está para a história do presente como a arqueologia está para a história antiga”. Porém, em se tratando de História Oral e de História do Tempo Presente, não se trata apenas de fontes de pesquisa. Trata-se da eventualidade de “sua fonte” ligar para sua casa, questionando essa ou aquela parte do trabalho! Trata-se de experiências comuns, de referências, de sentimentos de pessoas cujos depoimentos ou entrevistas podem causar suscetibilidades (SILVA, 2006).

Quando voltamos nosso olhar para as memórias dos sindicalistas do transporte coletivo de Florianópolis, encontramos falas como a do Senhor Queixinho. São histórias como esta que pretendo evidenciar e, no limite, problematizar. Para não descuidarmos da relevância da parte histórica da pesquisa, buscamos a fala de Paul Thompson (1992, p 26), sobre a importância da história oral na problematização do passado:

As testemunhas podem, agora, ser convocadas também de entre as classes subalternas, os desprivilegiados e os derrotados. Isso propicia uma reconstrução mais realista e mais imparcial do passado, uma contestação ao relato tido como verdadeiro. Ao fazê-lo, a história oral tem um compromisso radical em favor da mensagem social da história como um todo.

Nesse sentido, a via metodológica da História Oral permitirá que a história possa ser também contada a partir daqueles que a vivenciaram, o que, por sua vez, implica produções de sentidos e reelaborações sobre essas vivências. É por meio deste contato que surge uma história mais humana. E é pelo método da História Oral que nasce um modo de pesquisa novo e envolvente que pressupõe uma parceria entre o entrevistado e o pesquisador, construída ao longo do processo de pesquisa, mediante relações baseadas na confiança mútua. De acordo com Ecléa Bosi, esta confiança se faz “depois da entrevista, na hora do cafezinho, na escada, no jardim, ou na despedida do portão. Muitas passagens não foram registradas, foram contadas em confiança, como confidências” (1987, p.3).

Como metodologia que busca captar o passado, a História Oral constitui-se no espaço vivificador da relação entre a História, a memória e a identidade; assim, memória e história são processos sociais e de acordo com o professor José Carlos Bom Meihy (1996, p.10.):

A história oral implica uma percepção do passado como algo que tem continuidade hoje e cujo processo histórico não está acabado. A presença do passado no presente imediato das pessoas é a razão de ser da história oral.

Nesse sentido, cabe ao historiador interrogar o entrevistado sobre os vários tempos, percebendo as transformações e permanências de determinado fato em sua memória.

Este trabalho foi organizado em três capítulos. No primeiro, intitulado **Tempos e Lugares: Uma Cidade e seus Trabalhadores do Transporte**, exponho a importância do transporte coletivo mediante o crescimento das cidades, além de contextualizar a história do transporte até os anos 1990, quando, efetivamente, estabeleceu-se o processo de implantação de um modelo de sistema integrado de transportes no município de Florianópolis.

No segundo capítulo, **As Lutas e o Cotidiano dos Sindicatos**, busco a história e a organização dos trabalhadores no transporte desde a Associação dos Trabalhadores, passando pelo Sindicato dos Motoristas e Cobradores da Região de Florianópolis – Sindimoc⁴ que se limitava a representar os motoristas e cobradores até o atual Sintraturb. Trato, ainda das disputas internas pela direção e por opiniões do Sindicato como, por exemplo, sobre o processo de implantação do Sistema Integrado de Transportes.

No terceiro capítulo, **Tensões e Disputas na Implantação do Sistema Integrado de Transporte**, avalio os dois projetos de Sistema Integrado que foram objeto de muitas divergências em Florianópolis e suas repercussões, sendo, o primeiro, fruto de estudos do governo da Frente Popular, momento em que Sérgio Grando era o prefeito; e outro projeto elaborado e implantado no governo da prefeita Angela Amim que, inclusive, sofreu grande oposição e resistência por parte das entidades do município, desde a renovação da concessão para explorar o sistema até o modelo implantado.

⁴ A partir daqui usarei apenas a sigla Sindimoc para a referência ao Sindicato dos Motoristas e Cobradores da Região de Florianópolis.

CAPÍTULO I

TEMPOS E LUGARES: UMA CIDADE E SEUS TRABALHADORES DO TRANSPORTE

Ao final da tarde de quarta-feira, um acidente sem maior expressão, ocorrido na SC-401, rodovia que dá acesso aos bairros e balneários do Norte da Ilha de Santa Catarina, teve como efeito paralisar o trânsito em quase toda a cidade, por quase três horas. Horário de pico, na volta para casa após um dia de trabalho. Não bastassem o cansaço e os problemas enfrentados na jornada, mais três horas de estresse. E revolta de uma sociedade desrespeitada e atropelada até mesmo no seu direito de ir e vir. Se o problema da mobilidade urbana é grave e atormenta a maioria das cidades de grande e médio porte, no país, onde pouco ou quase nada se investe em infraestrutura viária e planejamento urbano, em Florianópolis ele chegou a uma situação-limite. Campeã da falta de mobilidade entre as capitais do país, e vice-campeão mundial desata exasperante “modalidade”, a cidade ressentida e, hoje, colhe o amargo fruto, da falta de planejamento e até mesmo de bom senso de suas administrações.⁵

O editorial acima evidencia tanto a atualidade do tema quanto as interconexões entre a mobilidade urbana, transporte coletivo e organização dos trabalhadores, objetos de estudo deste trabalho.

Demonstra também que, apesar de limitar-se histórica e predominantemente ao modelo de transporte rodoviário, nem o poder público e, muito menos, a iniciativa privada, preocuparam-se em desenvolver, aumentar, qualificar e planejar a cidade para o uso em maior escala de ônibus, visando garantir a qualidade no transporte. A situação chega a ser contraditória: se o objetivo da iniciativa privada é o lucro, não deveria melhorar a qualidade do serviço para aumentar o número de usuários e, automaticamente, melhorar os ganhos? Está em causa a necessidade e a importância de desenvolver outros modais de transporte, o que deixa nítida a ausência e convivência do poder público com o setor privado que, mesmo visando lucro, não se qualifica para tal.

O questionável sistema de transporte urbano de Florianópolis está literalmente atrasado, defasado e dependente do repasse de subsídios do município

⁵ Paralisia Urbana. Editorial. Jornal **Diário Catarinense**, 11 de junho de 2010, p.19.

que não enfrenta as empresas para estabelecer outra lógica de transporte e, ao mesmo tempo, não quer repassar o total dos custos da tarifa que as empresas exigem dos usuários.

A diferença entre o passado e o presente do transporte coletivo, em Florianópolis, é o grande aumento da população urbana que gerou uma crescente demanda por meios coletivos de transporte. Seja por falta de meios de locomoção particular ou pelo fato de que, se todos se locomoverem individualmente, não há infraestrutura que garanta qualidade de vida ou mesmo rapidez nos deslocamentos.

Os transportes marítimos foram os principais meios de transporte até o final do século XIX e determinaram a ocupação dos núcleos tradicionais da então Nossa Senhora do Desterro, com traços açorianos: Ribeirão da Ilha, Saco dos Limões, Santo Antônio de Lisboa, Ratones, São João do Rio Vermelho, Saco Grande, Trindade, Lagoa da Conceição e Costa da lagoa. Circularam em Desterro e também em Florianópolis já, na República, no início do século XX, as montarias, as charretes puxadas por cavalo e os carros de boi facilitavam os deslocamentos que não eram feitos a pé ou por cadeiras de arruar, carregadas por escravos das mulheres mais ricas.

Em 1880, um serviço de bondes puxado por burros foi inaugurado. Em 1907, foi criada a Companhia de Carris Urbanos e Suburbanos que ganhou o direito (por concessão) de explorar os serviços por sessenta anos. No entanto, a Companhia encerrou as atividades, em 25 de setembro de 1934, quando não conseguiu a eletrificação das linhas, além da já existente concorrência dos automóveis e auto-ônibus, transformando o transporte puxado por burros de difícil manutenção.

Em sua tese de doutorado, Sandro da Silveira Costa analisa aspectos relacionados às sensibilidades e percepções construídas, a partir da introdução do transporte motorizado no perímetro urbano da cidade de Florianópolis entre os anos 1920 e 1940. Segundo ele:

A integração dos veículos motorizados à dinâmica cotidiana da cidade ocorreu de forma lenta e conflituosa, pois, novos hábitos, especialmente, a adaptação cotidiana da cidade ocorreu de forma lenta e conflituosa, pois novos hábitos, especialmente a adaptação à

velocidade e ao ritmo de deslocamento imprimido pelos automóveis entram em conflito com antigas percepções de tempo e espaço já arraigadas no cotidiano dos habitantes da capital catarinense, acostumados que estavam ao deslocamento de veículos tracionados por força motriz animal, que se caracterizava por ser efetuado de forma mais lenta e cadenciada (COSTA, 2010, p.28).

Em 1938 foi, via decreto, criada a guarda de trânsito da Capital do Estado que ficou subordinada à Inspetoria de veículos e Trânsito Público para organizar a circulação do trânsito que crescia.

O Anuário catarinense e o jornal A Gazeta, de 1952 1953, citam mais de 70 itinerários e dezenas de empresas que transportavam carga e passageiros em Santa Catarina, indicando o grande crescimento das rotas comerciais e do transporte de passageiros. Segundo o IBGE, em 1958 já havia 189 empresas rodoviárias em Santa Catarina, sendo 9 na capital (SETUF, 2005, p.3)

Eliane Veiga, em seu estudo sobre o transporte coletivo em Florianópolis, conta que, em 1920, no dia 5 de julho, foi concedida, por decreto, a primeira licença para explorar empresa de auto-ônibus de Florianópolis. Segundo ela, o decreto

Teve, como pano de fundo, uma fase de ânimo vivida pela população de Florianópolis, confiante na administração vigente e visualizando o progresso e a transformação da capital e do estado de Santa Catarina, este último então governado por Hercílio Luz (VEIGA, 2004, p. 64).

Em 1950, a estimativa da população urbana residente em Florianópolis era de, aproximadamente, 51.300 habitantes, sendo, mais ou menos, 16 mil residentes na área rural. Assim, foi elaborado o primeiro plano diretor e o código de obras que propôs melhoria nas estradas que eram estreitas, acidentadas e de tráfego difícil.

Em contagem feita em 1950, foram registrados 13 motocicletas, 168 bicicletas, 50 caminhonetes de aluguel, 33 caminhonetes particulares, 79 automóveis de aluguel, 87 ônibus, 453 automóveis particulares e 276 caminhões. Tratores, Jipes, motocicletas e ambulâncias foram registradas, pelo IBGE, em 1958.

A análise de Reinaldo Lindolfo Lohn, sobre as transformações do espaço urbano de Florianópolis, chama a atenção para o fato de que o discurso de atraso ou

mesmo desânimo produzido sobre a cidade seria deslocado - nas décadas de 1950 e 1960 –, cedendo espaço a outros e diferentes emissores e produtores de discursos que passariam a projetar “horizontes de expectativas em relação ao futuro” da cidade. Escreve ele:

No período em questão, em Florianópolis, a idéia da transformação tecnológica e de uma crença geral nas possíveis garantias diante dos acasos futuros eram também marcadas pelas perspectivas do nacional-desenvolvimentismo e expressavam-se na imprensa numa ânsia em fazer o passado ceder lugar inequívoco a um futuro grandioso, que estaria ao alcance de todos. Nisso, sem dúvida, houve a influência de uma conjuntura que teve, entre outros aspectos, a marcante presença do período do Juscelino Kubitchek (1956-1960), o qual teve a habilidade de agir como um catalizador dessas imagens que estavam cada vez mais se fazendo presentes na sociedade (LOHN, 2002, p.64).

A criação da Universidade Federal de Santa Catarina, a instalação da Eletrosul, a conclusão da BR 101, a modernização do sistema de comunicações e telefonias e uma população de, em torno de 100 mil pessoas, deram um impulso a Florianópolis nas décadas de 1960 e 1970, e fizeram as empresas da época (Viação Taner, Trindadense, Limoense, Ribeironense, Florianópolis, Transporte Coletivos São João e a Auto Viação Canasvieiras), ampliar as linhas. Além disso, ainda, segundo o historiador Reinaldo Lindolfo Lohn, os anos 1970 marcariam uma grande alteração no centro da cidade, pois foi nesse período que a Baía Sul seria aterrada, uma nova ponte entre a ilha e o continente seria construída e, ainda, teria havido uma grande explosão imobiliária. O futuro da cidade era vislumbrado como “mais do que algo a ser imaginado, mas sim planejado e objetivado com medidas pragmáticas”. As expectativas em relação ao futuro resultariam numa profunda mudança urbana em Florianópolis, sobretudo no que concerne “à passagem de uma cidade marítima para uma cidade rodoviária”. Até 1926, ano da instalação da ponte Hercílio Luz, era pelo mar que a cidade se comunicava com o continente, através de embarcações marítimas, preferidas pela população no deslocamento de um ponto ao outro do município, devido à precariedade das vias terrestres. “O mar era a superfície de circulação” (LOHN, 2002, p.88-89). Com as alterações impostas pelos aterros, construções de pontes e novas vias de acesso, o transporte rodoviário

aparecia como a concretização de um futuro desejado. Exemplo disso foi a inauguração da estação rodoviária na cidade, em 1960, e que seria desativada em fins dos anos 1970. Conforme destaca o historiador Reinaldo Lindolfo Lohn, sua inauguração:

Aparecia nos jornais como uma novidade a ser saudada com grande entusiasmo. Principalmente os partidários do então prefeito do PSD não economizavam adjetivos para a obra que seria a realização das grandes expectativas alimentadas quanto ao futuro da cidade. Próxima às duas principais avenidas de então, a Hercílio Luz e a Mauro Ramos, a nova rodoviária surgia como um espetáculo urbano, com o constante movimento de chegada e saída de ônibus e o burburinho dos transeuntes (LOHN, 2002, p.237).

A opção pelo transporte público limitado ao rodoviário, em Florianópolis, possui alguns estudos. Maria Inês Sugai (1994), em sua dissertação de mestrado, analisa o desenvolvimento do traçado urbano da cidade de Florianópolis, desde o século XIX até a década de 1970, principalmente, a construção da avenida de contorno Norte-Ilha, futura Avenida Beira-Mar. Segundo esse estudo, as iniciativas governamentais relacionadas ao transporte, sobretudo, às levadas a cabo entre as décadas de 1960 e 1970, evidenciam a nítida preferência concedida pelas autoridades municipais e estaduais ao transporte rodoviário, em detrimento do marítimo e do ferroviário.

Em 1974, apareceram os primeiros cobradores nos ônibus e os problemas do transporte aumentam quando a população de Florianópolis chegou aos 160 mil habitantes e a ponte Colombo Sales foi iniciada. Ainda nesse ano, o Bar Miramar é demolido para dar lugar ao aterro da baía sul, e é criada a Diretoria de Transportes Coletivos, vinculada à Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos da prefeitura de Florianópolis.

No ano de 1975, a ponte Colombo Machado Salles foi inaugurada, em 8 de março, tirando os ônibus e caminhões de circulação da Ponte Hercílio Luz. Em 1976, foi construído o Terminal Francisco Tolentino. No ano seguinte, a frota de ônibus era de 288 veículos, e a exploração das linhas municipais feita por sete empresas (Canasvieiras, Ribeironense, Limoense, Estrela, Florianópolis, Trindadense e Taner).

Nos anos 80, a população da região urbana de Florianópolis atingiu 334.975 habitantes, e o crescimento de cidades da região como Palhoça e São José foi de 6,28% e 7,54% ao ano, respectivamente, ou seja, o transporte coletivo tem de ser pensado de forma regional e não só local, até porque, parte da população que reside nos municípios vizinhos trabalha na capital catarinense.

Durante a década de 1980, e na tentativa de renovar a frota e atender a demanda, surgiram os ônibus articulados que, mesmo ocupando um espaço territorial nas ruas pouco maior que os ônibus normais, têm capacidade de transportar o dobro de pessoas; foi fundado o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Santa Catarina - SETPESC; inaugurado o Terminal Rita Maria; a empresa Taner foi comprada pela Trindadense que, então, passou a atender a população da agrônômica, além de já estar operando as linhas da Trindade, do Pantanal e do Córrego Grande. Instituiu-se, aí, a maior empresa de ônibus da capital catarinense, até hoje, a atual Transol.

Em 1986, foram registrados 233 ônibus em operação na capital, transportando 3.670.630 passageiros/dia em 46 linhas. Já, em 1988, no dia 14 de janeiro, foi criado o Núcleo de Transportes da Prefeitura Municipal de Florianópolis e inaugurado o Terminal Cidade de Florianópolis. No ano de 1989, nasce o Sindicato das Empresas de Transportes Coletivo de Florianópolis - SETUF.

Nos anos 1990, foi desenvolvido um estudo de Viabilidade Técnico-Econômica de Sistemas Alternativos de Transporte de Massa - Sistram que tinha como objetivo propor e dimensionar uma rede básica de transporte coletivo, com base nas projeções de crescimento da cidade e na análise das zonas de tráfego.

Nas grandes metrópoles brasileiras e mesmo em cidades de médio porte, a integração do sistema de transporte coletivo vem sendo amplamente utilizada como forma de melhorar a qualidade do serviço oferecido à população, racionalizando a operação do sistema. Com o crescimento da população urbana, são demandadas grandes quantidades e variedades de serviços, de infraestrutura e bens de consumo, ensejando, dessa forma, um crescimento do transporte coletivo, uma das alternativas com mais capilaridade (que chega mais próximo das moradias) e que

ofereça grande utilização de força de trabalho, influenciando no nível de empregabilidade da economia regional. Deve-se, portanto, considerar fortemente essas duas situações, porque o atendimento eficiente da população, num serviço de tamanha importância e a geração de empregos são duas das grandes questões que afetam a vida nas cidades em escala global.

Com o crescimento deste conjunto de trabalhadores, surge a sua organização, em princípio, basicamente corporativa que se dá por intermédio das associações e sindicatos. No caso específico a ser estudado, a importância dessa organização e da entidade sindical é recente e se dá na segunda metade da década de noventa, no momento em que o movimento sindical da cidade, sabedor da importância estratégica do sindicato dos trabalhadores em transporte, por meio de suas principais entidades sindicais, busca um fortalecimento da organização daqueles trabalhadores.

Assim, este trabalho se justifica pela ampliação da demanda local e também pela necessidade de organização do sistema de transporte coletivo de Florianópolis, determinando uma crescente importância deste setor na vida da cidade, do estado e do país.

Esses estudos realizados serviram de base para as duas propostas que vamos conhecer adiante, mas, em qualquer das hipóteses, a lógica foi sempre estruturada, baseando-se num sistema integrado, com ênfase maior ao transporte rodoviário. Outra característica do sistema fundamenta-se na concessão pública para explorar o serviço. Em nenhum momento, discutiu-se, por parte de quem estava no governo municipal, a possibilidade da criação de uma empresa pública que servisse, pelo menos, para regular, ser um parâmetro, um meio prático da população e governo se tornarem sabedores dos reais custos que se têm no sistema. Assim, com base nesses levantamentos, cada governo (o da Frente Popular entre 93 e 96 e de Angela Amim, entre 97 e 2004) fez opções diferentes, mas o Novo Sistema de Transporte Coletivo de Florianópolis foi implantado em 2003.

É dentro desse momento de profundas mudanças no modo de operar o transporte coletivo, que significou também novos trajetos de locomoção para a população, que os trabalhadores do transporte coletivo de Florianópolis e região, também, conquistam espaços, seja no reconhecimento da categoria, representados por meio do sindicato, seja perante à população que testemunhou uma presença permanente do Sintraturb, entidade que mais se mobilizou contra o sistema adotado.

Tendo em vista tal objetivo, o Sintraturb se articulou basicamente em duas frentes: uma de mobilização interna, visando ao fortalecimento da categoria e outra para estabelecer uma identidade e legitimação externa, na busca do apoio da população em relação às lutas do sindicato.

1.2 SINDIMOC X SINTRATURB

Não obstante a efervescência dos movimentos sindicais e sociais notada na década de 1980, a década de 1990 inaugura um período de crise e de revisões, em parte imputadas pelos impactos da globalização, traduzidos pelas tecnologias da automação, informação e comunicação que implicaram deslocamentos na produção e, por sua vez, nas próprias relações de trabalho. Palavras como flexibilização, desregulação, redes e novas formas de gestão da força de trabalho implicaram outras formas de organização sindical e social. Para Ricardo Antunes, a crise que atingiu as relações de produção e de trabalho forçou os sindicatos a assumirem uma postura “cada vez mais defensiva, cada vez mais atada ao imediatismo, à contingência” (ANTUNES, 1995, p. 52). Essa postura teria levado os sindicatos a abandonarem bandeiras de lutas anticapitalistas e a adotarem ações, visando preservar os postos de trabalho formal, regulamentadas, e demais direitos já conquistados. Foi nesse contexto que se desenvolveu “O sindicalismo de participação em substituição ao sindicalismo de classe” (ANTUNES, 1995, p.52).

Ricardo Antunes lembra que, na década de 1980, o sindicalismo viveu , ora no fluxo, ora no contrafluxo das tendências gerais do sindicalismo mundial, no final da década, acentuar-se-iam as tendências econômicas, políticas e ideológicas que

inseririam o movimento sindical na onda defensiva e crítica. A automação, a robótica e microeletrônica, bem como as propostas de desregulamentação, de flexibilização, de privatização, de desindustrialização, com forte crescimento e impulso do setor de serviços, tiveram, no neoliberalismo, forte impulso (ANTUNES, 1995, p. 52-53).

Destaco que, nesse contexto de fronteira, inicia a organização dos trabalhadores no transporte em Florianópolis e região. Foi, em 1979, que a Associação dos Trabalhadores do Transporte da Grande Florianópolis foi fundada, com o “objetivo de congregar o pessoal em torno de atividades sociais, culturais e esportivas”.⁶

Em 1983, decidiu-se pela criação do Sindicato, cujo Presidente o Sr. Nilson Nicolau Guimarães dirigiu a entidade até 1991 quando foi substituído por Sr. Sidinei Medeiros. Em 1995, ocorreu um incêndio na sede da entidade que eliminou a documentação existente; com fortes suspeitas de que tenha sido criminoso, o sindicato estava “saqueado financeira e patrimonialmente, sem sócios, com toda a categoria desconfiando de tudo que vinha da Direção e sem organização da secretaria”.⁷

Esse processo pode ser analisado como parte de um conjunto mais amplo de organização da sociedade civil que, inclusive, resultou na emergência dos novos movimentos sociais, tais como o novo sindicalismo urbano e rural, movimento de bairro, movimento ecológico, movimento feminista, movimento dos sem-terra, entre outros (SCHERER-WARREN, 2005, p.51).

O processo de divisão da categoria representa o momento político em que se encontrava o sindicato e sua perspectiva de representação. Ou seja, a direção da entidade representativa dos trabalhadores, naquele momento, não se sentia em condições de representar uma base maior. Através de duas entidades, cada uma com base geográfica diferente, poderiam atuar em nome de uma mesma categoria profissional .

⁶ Informações disponíveis em:< www.sintraturb.com.br>. Acesso em: 13 jan. 2010.

⁷ Joaquim José Martins. Entrevista concedida ao autor, em 15 de dez. de 2009.

De qualquer forma, esse aparente passo atrás da ideia de que “juntos somos fortes” pode também ter servido como meio para a consolidação de uma proposta de atuação até então dispersa e sem respaldo consistente.

Essa situação determinou um tipo de atuação sindical mais presente entre os trabalhadores, apesar das peculiaridades no caso dos motoristas e cobradores que, além de ter hora para sair e chegar com os ônibus, também têm jornada diferenciada, ou seja, duas turmas de trabalhadores por dia obrigando, por exemplo, o deslocamento de dirigentes e a convocação de assembleias serem feitas sempre em duas etapas, atingindo bases diferentes.

No caso do Sindimoc, o fato de a categoria ter contato diário com seus participantes, podendo avaliar melhor essas perdas objetivas (no caso específico, a perda da jornada reduzida de trabalho), passou a se rebelar em relação à Diretoria de seu sindicato, enquanto para os componentes dos outros dois segmentos divididos, esta percepção e, principalmente, as possibilidades de organização política foram muito mais restritas.

Depois da divisão, Júlio Sadi Tomé assume a presidência do Sindimoc. Em sua administração, o sindicato entra totalmente na lógica patronal. A categoria, desconfiada, num primeiro momento, conforma-se e observa os acontecimentos. Mas, rapidamente, alguns grupos vão se formando com os mais variados interesses - que vão desde aqueles que compõem um grupo interessado em acabar com a lógica sindical em vigor no sindicato e voltá-lo para a defesa dos interesses da categoria, até outros que também buscam vantagens e querem apenas aproveitar as possibilidades que se abrem.

A partir dessa gestão, o Sindimoc passa por um momento de intensa disputa interna. A Direção, temendo perder seu posto, chamou - com pouca divulgação - uma assembleia para mudanças estatutárias, entre elas o aumento do tempo de gestão para dez (10) anos de mandato.

Dois grupos que se articulavam acabaram por somar forças e foram - para surpresa dos convocantes - participar da assembleia que, oficialmente, chamada pela Direção, não poderia ter seu resultado contestado.

Discorrendo sobre a prática de lutas, disputas e movimentos de organização dos trabalhadores, Paulo Sérgio Tumolo (2002, p.245) afirma que:

Dessa maneira, dependendo da forma como é conduzida, tal luta pode adquirir um caráter pedagógico, quer dizer, os trabalhadores vão aprendendo e percebendo, na própria prática, os limites postos pela realidade e, portanto, a necessidade de se organizar e qualificar sua luta.

Ainda, segundo André Gorz (1987, p.27), pouco importa “[...] o grau de consciência que os proletários têm de seu ser; e pouco importa o que acreditam fazer ou querer: importa apenas o que são”. Diante disso, ambos os grupos – constituídos por trabalhadores - que tinham por objetivo pôr fim às práticas de caráter patronal no seio do sindicato trabalhista, acabaram por somar esforços. Como resultado, ao contrário do que a Diretoria havia sugerido, não se aprovou o aumento proposto do tempo de gestão, mas, ao contrário, foi deliberado o fim do tempo de gestão da Diretoria e, em complemento, marcada a data para novas eleições.

A direção do sindicato, derrotada na assembleia, vê-se acuada e não reconhece o resultado daquela, não encaminhando o processo eleitoral. No entanto, e no embalo da vitória, esses segmentos da categoria organizam o processo eleitoral, montam chapa, vencem as eleições e assumem o sindicato, com ocupação da sede e prática cotidiana na base que dá legitimidade à nova Direção e impõe, aos derrotados e patrões, a aceitação deste grupo como sendo o seu dirigente de fato.

O SINTRATURB, na época em que era ainda denominado Sindimoc, passa a adotar uma combativa defesa dos direitos dos trabalhadores, poucos meses após a posse da Diretoria eleita em 1996 (1º de novembro assumindo em 1º e dezembro) - cuja linha de atuação permanece dirigindo a entidade até os dias atuais.

Sob a coordenação desta nova Direção do sindicato, é realizada uma grande greve, resultando em ganhos para a classe dos trabalhadores, que conseguem: aumento real de salários, o recebimento de tíquetes alimentação (o que não existia),

o compromisso dos patrões⁸ em investir na qualificação do atendimento médico/odontológico, por meio do SEST/SENAT e, principalmente, reverter o aumento de sua jornada de trabalho, restabelecendo a jornada reduzida de seis horas e quarenta minutos, com vinte minutos de intervalo para descanso/alimentação, reivindicação central daquele movimento.

Outras reivindicações fizeram parte dessa mobilização, entre elas, a de constar, no instrumento coletivo de trabalho, a impossibilidade de demissão de trabalhadores (cobradores) por conta da implantação de catracas eletrônicas, já em planejamento pelo Núcleo de Transportes (hoje Secretaria de Transportes e Terminais) - da Prefeitura Municipal de Florianópolis - na época, comandada pela prefeita Angela Amim. Esta conquista demonstrou sua verdadeira e grande importância nos anos seguintes, sendo mantida à custa de muita luta e, hoje, é um dos epicentros dos grandes confrontos da categoria com os patrões e o Poder Público, que insistem na gradativa extinção dessa função no transporte público da Região Metropolitana de Florianópolis.

É este embate que coloca o Sintraturb no centro da oposição ao modelo de Sistema Integrado de Transporte (SIT) que começava a ser implantado. Como as informações eram cuidadosamente preservadas, pelos técnicos da Prefeitura e pelo segmento empresarial, foi o Sintraturb, por intermédio do **Jornal do Ônibus** (criado em 1998 com o objetivo de ser um canal de comunicação do Sindicato com a população), que começaram as denúncias e questionamentos dos problemas do modelo de SIT em implantação, sendo a gênese do amplo movimento social constituído na cidade em oposição ao sistema adotado e aos constantes aumentos das tarifas pagas pelos usuários.

⁸ Termo que é empregado no jornal **O Rodão** quando se refere aos proprietários das empresas de ônibus.



Figura 1 - Audiência Pública promovida em 26/06/2002 sobre Catraca eletrônica.⁹

Dirigentes do Sintraturb promoveram amplas discussões (figura 1) com a categoria e com a sociedade sobre o impacto que a proposta de catraca eletrônica poderia gerar. Em 2002, em torno de mil demissões eram previstas, além de precarizar o atendimento ao usuário dentro do ônibus que teria somente um trabalhador: o motorista.

O sindicato não abriu mão de aumentos salariais e de maiores benefícios para a categoria representada, assim como passou a defender outro modelo de integração do transporte público, não só para Florianópolis, mas para toda a Região Metropolitana, por meio de ônibus e de outros modais de transporte, como o hidroviário, ou os não motorizados, como o ciclovário, além de estudos sobre possibilidades como o aeromóvel, e transportes sobre trilhos, para citar as principais possibilidades utilizadas mundialmente.

Mediante os projetos e propostas para o transporte coletivo e para os demais aspectos da mobilidade urbana, o sindicato dos trabalhadores engendrou novos significados sociais que rearticularam as estratégias de luta da classe na cidade.

Aparentemente, a categoria foi organizada de fora para dentro, dada a sua importância estratégica na cidade. Num momento em que as ações intersindicais, na

⁹ Acervo Sintraturb.

cidade, eram menos raras do que hoje, havendo um forte movimento contra as privatizações encaminhadas pelo Governo Fernando Henrique Cardoso, outro componente importante de apoio à ação do Sintraturb, já que a atmosfera de combate estava posta ou, conforme a análise de Francesco ALBERONI (1991): o estado nascente estaria se manifestando.

Essa ação do Sintraturb contribuiu para criar e fazer prevalecer, entre a população, um olhar crítico em relação aos padrões do transporte e ao Poder Público. Por intermédio do Jornal do Ônibus, com grandes tiragens e distribuição gratuita nos terminais e bairros, o sindicato dos trabalhadores chamou a atenção para os problemas criados para a população e para os trabalhadores com o novo SIT, como os aumentos tarifários, o aumento dos tempos de viagem, as baldeações desnecessárias, o excesso de terminais e outras obras complementares a favorecer, não só as empresas de ônibus, mas também a outros segmentos patronais.

Segundo José Ricardo Toscan de Freitas, atual assessor do Sintraturb:

No interior da categoria, este debate e a ação do sindicato tinham contestação de parcela dos trabalhadores, que divergiam da direção do Sintraturb em função da visão individualista, do medo das represálias patronais e do fato de estarem distanciados em diversos terminais, quando antes todos se encontravam no Terminal Cidade de Florianópolis, dificultando a ação sindical. Outra parcela, bastante minoritária, era fomentada pelos patrões no sentido de dividir o sindicato e a luta dos trabalhadores, visão baseada na alegação de que o sindicato nada tem a ver com políticas de transportes e aumentos tarifários que, quanto maiores, propiciam a reivindicação por melhoria dos salários. Este é um momento que sintetiza inúmeras contradições, cujas raízes estão no início da organização dita combativa da categoria.¹⁰

A justeza das lutas e reivindicações, bem como a ampla articulação com entidades populares, da juventude e sindicais, além do constante combate por alterações no SIT, consolidou o Sintraturb como ator social e referência política para a cidade e suas direções, sendo liderança forte e confiável para a esmagadora maioria dos trabalhadores.

¹⁰ Ricardo Toscan de Freitas, entrevista concedida ao autor em 17 de dez. de 2009

A partir de 1997, o Sintraturb passa a ter presença mais ativa, tanto na defesa da categoria, quanto nas discussões do transporte, mantendo relação de solidariedade e articulação com outras organizações sindicais e movimentos populares de Florianópolis. Foi, também, a partir dessa data que os trabalhadores passam a ter uma intensa presença em assembleias permanentes para a escolha de seus dirigentes.

No intuito de divulgar e se comunicar com a base, tendo objetivo exclusivo de ser interno na categoria, surgiu o jornal que seria o embrião do **O Rodão**, ainda com o nome “Unidos Venceremos” em 1996. A primeira edição divulgou o resultado das eleições. O nome **O Rodão** foi consolidado ao longo das três edições seguintes. A partir de então, este jornal se tornou o principal veículo de comunicação da categoria que dialoga com cada trabalhador, expondo-lhe as principais lutas do Sintraturb. Mais tarde, foi criado o **Jornal do Ônibus**, cuja publicação tem como fim dialogar com a sociedade, discutindo com a população os problemas do Transporte em Florianópolis.

Na eleição de 1996, o motorista Joaquim José Martins é eleito presidente do Sintraturb. Nessa ocasião ocorrem duas grandes atividades: uma greve de grandes ganhos para a categoria e outra, em 1998, que teve alto grau de repressão por parte da polícia militar do Estado e demissões de grevistas.



Figura 2 - Seminário de formação para diretoria eleita do Sintraturb entre 22 e 25.01.2002.¹¹

Em janeiro de 2002, a direção do Sintraturb reuniu-se para fazer algo que era comum em direções sindicais, mas que se tornaram exceções: capacitar-se para atuar no sindicato com a visão de sociedade e não somente a de categoria isolada. Observou-se outro elemento importante: a presença feminina na direção de um sindicato representativo de uma categoria amplamente masculina.

Na época, o presidente do sindicato, o Sr. Leomir Miguel Sheffer teve divergências internas durante sua gestão, especialmente nas questões de como deveria ser a forma de relação com o setor empresarial. Em 2003, Miguel Sheffer disputou, como oposição, a Direção, sendo derrotado pelo Sr. Cristiano Moreira que venceu o processo eleitoral, representando a continuidade da linha mais combativa.

¹¹ Acervo do Sintraturb



Figura 3 – Miguel (chapa 2) e Cristiano (chapa 01) em disputa pela direção do Sintraturb em 2003.¹²

Miguel e Cristiano (figura 3) participam de eleição estratégica para a história do Sintraturb: até esse momento, a democracia, a disputa no voto pela diretoria não havia sido consolidada e essa foto representa algo que se tornará rotina: quando algum trabalhador diverge, há instâncias internas consolidadas para fazer ouvir e disputar suas ideias.

Em seguida, ainda no ano de 2003, por meio de assembleia, é aprovada uma reforma estatutária que estabeleceu direção colegiada, ou seja, sai a figura do presidente e uma direção com dirigentes no mesmo nível de responsabilidade, mas com tarefas diferentes, passam a ser responsáveis pelo sindicato.

¹² Acervo do Sintraturb.



Figura 4 - Assembleia para discussão de greve em 04.06.2003.¹³

Em concorrida assembleia geral (figura 4), a categoria discutiu a possibilidade de greve se não houvesse aceitação daquela com contraproposta patronal sobre termos de data base no ano de 2003. A assembleia aprovou os termos, evitando a greve. Vale lembrar que estava sendo implantado, naquele momento, o sistema integrado na capital catarinense.

Na eleição seguinte, em 2005, em regimental processo eleitoral, a disputa ficou entre Julcemar Guilardi que defendia a oposição e Valdir Faustino que, representando a situação, venceu.

¹³ Acervo do Sintraturb.

CAPÍTULO II

AS LUTAS E O COTIDIANO DO SINDICATO

Em dezembro de 1996, quando assumiram o Sindicato, segundo José Manoel Pereira (Queixinho) então...

[...] na verdade nós não tínhamos sequer uma secretaria organizada. Em dezembro de 1995, essa cidade sofreu uma verdadeira catástrofe, foi aquela chuvarada, aquela enxurrada do dia 24 e 25 de dezembro. Justamente em meio a essa tormenta pegou fogo na sede do sindicato e como a água não queima, então queimou só o computador, queimou só a contabilidade e a documentação, os livros de atas e a documentação do sindicato, queimou só isso. Então, isso é emblemático do que vai acontecer dali pra frente. Menos de um ano depois essa diretoria é derrubada. Eles já estavam numa briga interna dos pelegos pra dividir o dinheiro do sindicato, por isso tocaram fogo na contabilidade.¹⁴

A solidariedade entre sindicatos foi decisiva para esse primeiro momento, inclusive na questão financeira. Empréstimos foram realizados sem cobrança de juros, doações por parte de sindicatos atuantes na cidade: Sindprevs, Sindicatos Bancários, o Sinergia, Sintae, Sinte e o Sintesp ajudaram a bancar o funcionamento do sindicato por um bom tempo. Além disso,

Na época não se pagava o salário em banco. Os trabalhadores recebiam em dinheiro nas empresas. Então, todo dia 20 havia fila nas garagens para receber o vale, e todo 5º dia útil do mês subsequente, o salário. Para conseguir contribuição da categoria, a diretoria do sindicato ia para as filas com sacola e solicitava contribuição espontânea dos trabalhadores que ajudava no pagamento das despesas sindicais. “Então havia quem dava cinco reais e há aqueles que diziam: “Ah! Deixa eu ver as moedas que eu tenho no bolso..”e jogavam dentro da sacolinha. Então se juntava esse dinheiro, somava essa quantia, pagava-se todas as contas do sindicato. Se estivesse coberto tudo bem, se não tinha-se que procurar outros sindicatos”.¹⁵

Dando início aos trabalhos, a primeira Convenção Coletiva de Trabalho, assinada entre Sindimoc e Setuf, adquirem enorme importância para este estudo,

¹⁴ José Manuel Pereira. (Queixinho). Entrevista concedida ao autor em 14 de dez. de 2009.

¹⁵ Joaquim José Martins, entrevista concedida ao autor em 15 de dez. de 2009.

na medida em que estabelecem uma contradição enorme entre o acordado pelas duas entidades e os interesses reais da base dos trabalhadores que, segundo o assessor do sindicato, Freitas:

A Direção do Sindimoc aceita uma proposta patronal do Setuf, aumentando a jornada diária de trabalho em troca do recebimento de participação nos lucros (PL) com claros prejuízos para os trabalhadores. A categoria profissional laborava 06h40min diárias, com intervalo intrajornada de 20 minutos. Portanto, ficava à disposição das empresas por 7h por dia. Com o acordo, passou a laborar 8 horas diárias, com intervalo de 60 a 120 minutos, passando a ficar à disposição das empresas por um período de 9 a 10 horas diárias, sem falar no desemprego gerado por este ganho patronal.¹⁶

Conforme o Boletim Informativo do Sindimoc¹⁷, foi o intervalo da jornada que garantiu o emprego do cobrador, ao que se justifica que “Negociação é negociação. Ganha-se, ali, e cede-se um pouco aqui”. Sobre o que teria gerado as negociações, lê-se, no boletim, que

[...] dentro de 60 dias a catraca eletrônica será instalada em todos os ônibus de Florianópolis – afirmação do presidente do sindicato patronal, Gildo Formento -, e se a gente não garantisse o emprego do cobrador, como ele estaria agora? [...] Na atual Convenção, garantimos, entre outras coisas, que: quando o cobrador for demitido por qualquer motivo, o posto de trabalho fica assegurado. Isto significa que se o cobrador for demitido, com ou sem justa causa, a empresa fica obrigada a contratar outro cobrador para substituir o demitido. Todo cobrador que solicitar a sua demissão ou mudar de função, faculta-se, a empresa, a suprimir o posto de trabalho. Somente neste caso a empresa poderá eliminá-lo.

Em outra matéria, o jornal afirma que a convenção garantiria os postos de trabalho para mais de 800 cobradores e o intervalo da jornada o que, segundo a Direção do Sindicato, na época, garantiria a manutenção no emprego desses 800 cobradores.

A base da categoria de trabalhadores não aceita esse acordo e passou a pressionar a Diretoria para sua reformulação, a qual se negou a encaminhar esta reivindicação, criando um grande sentimento de revolta entre os trabalhadores que

¹⁶ Ricardo Toscan de Freitas, entrevista concedida ao autor em 17 de dez. de 2009.

¹⁷ Hora da Virada. **Boletim Informativo**. 2ª quinzena de maio de 1996.

se organizam para defender sua jornada de trabalho anterior. Podemos enxergar, nesse momento, uma manifestação quando se vê que

O estado nascente é uma descontinuidade social provocada por uma experiência de morte e renascimento em nível individual. Os indivíduos olham para si mesmos, para as pessoas que os cercam, a sociedade, o mundo, com um olhar pasmado. Como se estivessem vendo estas coisas todas pela primeira vez e se perguntassem por que cargas d'água elas são assim. Por que eles mesmos são o que são? Por que vivem daquela forma, por que aceitaram viver daquele jeito, quando eram possíveis infinitas formas diferentes de vida? Todas as formas de vida experimentadas pelos homens das mais variadas sociedades ao longo dos milênios e mais ainda? (ALBERONI, 2001, p. 37)

Diante disso, a representatividade dos trabalhadores por parte do sindicato passou a ser contestada e, para, além disso, a representação do sindicato dos trabalhadores é contrastada pela prática patronal da Direção que fez o acordo.

O pleito político de 1996 aproximava-se e a cidade vivia o clima de mais um embate eleitoral. Segundo René Remond (2002, p. 20), “nas sociedades contemporâneas, a política organiza-se em torno do Estado e estrutura-se em função dele: o poder do Estado representa o grau supremo da organização política”. Vê-se, claramente, neste grau de organização política, dois movimentos com projetos políticos e debates bem distintos.

O movimento sindical já estava mais bem estruturado e tinha alcançado espaços importantes na vida política, ressaltando que o então Vice-Prefeito Afrânio Boppré (então candidato a Prefeito pela Frente Popular) era oriundo do Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Sócio-Econômicos – Dieese.

Nesse contexto, o setor classista do movimento sindical da Região de Florianópolis - organizado na CUT - passa a apoiar a iniciativa dos trabalhadores da base do sindicato, auxiliando a construção de um forte movimento de oposição sindical contra a Diretoria e seu acordo com os patrões. Dessa articulação, o grupo “Unidos Venceremos”¹⁸ se utiliza de uma assembleia - convocada pela Direção -

¹⁸ Unidos Venceremos. **Informativo do Sindimoc**. Sindicato dos motoristas e cobradores de Florianópolis. Edição nº 1 de 03/12/1996.

para aprovar o fim do mandato e a convocação de novas eleições, para primeiro de novembro, quando conseguem a vitória.

A posse ocorre em primeiro de dezembro de 1996 e a reabertura da sede no dia 5 do mesmo mês. Inicia-se um período de grandes enfrentamentos entre os trabalhadores organizados pelo sindicato, hoje Sintraturb, e os patrões representados pelo Setuf.

Assim sendo, o tempo de chegada de uma nova concepção no sindicato, para o tempo de início da discussão do sistema integrado implantado é muito pequena, pois

é, quase contemporaneamente que as duas coisas acontecem; isso significa dizer que, quando essa discussão começou, por parte do governo da prefeita Angela Amim, em 1997, estava se iniciando a gestão do 'Sindimoc' (na época era o nome do sindicato), uma nova, que havia feito todo o movimento para assumir o sindicato em 1º de dezembro de 1996, quando o sindicato é tomado pela categoria e por essa concepção sindical que perdura até hoje.¹⁹

Em janeiro de 1997, **O Rodão** noticia que “O Sindicato Patronal continua teimando em não reconhecer a diretoria eleitora pela maioria da categoria” e que “não deve ser fácil para os patrões 'engolirem' uma diretoria combativa no Sindicato. Tanto assim, que eles continuam fazendo o maior esforço para 'estrangular' a economia da entidade e deixá-la completamente sem dinheiro” Diante do depósito em juízo e da impossibilidade de ter suas ações financiadas, promove, a Diretoria do Sindimoc, uma Ação entre Amigos.

Ressalta-se que a posse ocorreu um mês antes de a prefeita Angela Amim assumir o governo municipal em 1997 – o que gera uma cobrança, por parte do Sindimoc, frente aos compromissos, os quais– segundo **O Rodão** -, Angela teria assumido com a categoria: implantar o SIT e garantir a jornada de seis horas com vinte minutos de intervalo. A Prefeita designara o Gerente do Núcleo de Transporte, Luiz D'Acâmpora para intermediar as negociações entre Sindimoc e Setuf, no dia 7 de fevereiro, o que não deve ter tido resultados positivos, pois:

¹⁹ Ricardo Toscan de Freitas. Entrevista concedida ao autor em 17 de dez. de 2009.

Em fevereiro [na realidade, em 14 de março] de 1997, é feita a primeira paralisação, por conta de que se tinha uma nova orientação no núcleo de transporte e estava trazendo vários prejuízos com fiscalizações e cobranças e multas indevidas aos motoristas e cobradores, então ocorreu a primeira paralisação, resultando no afastamento do 'Queixinho'²⁰ da empresa 'Emflotur', o qual se encontra, até hoje, sendo bancado pelo sindicato, enquanto ainda se apura, 12 anos depois, o cometimento ou não de uma falta grave que ensejasse a admissão de uma das figuras mais emblemáticas, mais folclóricas até, de todo esse movimento e da própria existência do sindicato.²¹

O popular Queixinho foi notícia em duas emblemáticas edições de **O Rodão**, a primeira, traz como título: “Empresa quer crucificar Queixinho”, sendo que no corpo da matéria é relatado que a empresa onde trabalha apurava a acusação de que ele seria demitido por justa causa. Isso teria sido motivado, porque “foi o ônibus no qual ele estava trabalhando que atravessou na pista de acesso ao Terminal Urbano, no dia 14 de março, paralisando o movimento”. A matéria defendeu que não fora Queixinho quem atravessou o ônibus, pois “ele estava na guarita da empresa telefonando para outro motorista da Emflotur e na presença de um fiscal da empresa”.²² A segunda manchete afirma que “Sindicato quer reintegrar Queixinho”. A matéria relata que ele “está suspenso para a apuração de falta grave desde a paralisação do Terminal em 14 de março”²³. Como já declarado, na entrevista, Queixinho não foi reintegrado à empresa.

Na ocasião, em 14 de março, os motoristas fizeram uma paralisação de 30 minutos em protestos às multas aplicadas pelo fato de os motoristas pararem em fila dupla. O entendimento deu-se em 24 de março quando se resolveu que

1º) não havendo vaga na plataforma, o motorista pode parar em fila dupla; 2º) os fiscais da prefeitura ficam obrigados a colaborar em casos de estacionamento em fila dupla por falta de vagas; 3º) se o

²⁰ “Queixinho”, como é conhecido José Manoel Pereira, era funcionário da empresa Emflotur, onde atuava como motorista. Concorreu na Chapa 1 como Diretor do sindicato nas eleições internas de 1998, 2001 e como 1º Secretário de Política Sindical e Social em 2004.

²¹ José Ricardo Toscan de Freitas. Entrevista ao autor em 17 de dez. de 2009.

²² **O Rodão**, abril de 1997, nº 6.

²³ **O Rodão**, 15 de maio de 1997, edição nº 11.

motorista parar sem motivo justificável, os fiscais devem primeiro dar uma advertência e multar só em caso de o problema repetir-se.²⁴

As conquistas do sindicato são fruto de combate acirrado dos patrões. A edição de março de 1997 de **O Rodão** apresenta a prestação de contas da entidade, bem como uma matéria afirmando que o ex-diretor Julio Sadi Tomé teria dado um calote, pois o seu mandato “terminou no dia 30 de novembro de 1996, mas no dia 20 de dezembro [...] ele emitiu um cheque sem fundos de R\$ 11 mil para pagar dívida”²⁵. Começa, ainda nesta edição, um espaço dedicado a “dicas jurídicas” que fez com que a classe se conscientizasse de seus direitos – o que na realidade constituía-se em um problema, já que muitos eram analfabetos.

Na edição de abril de 1997, **O Rodão** afirma que “aumento não é culpa dos trabalhadores” e que

Por isso, é importante que desde já façamos esclarecimento à comunidade, pois, do contrário, ao invés de justificar o aumento dos seus lucros, os patrões vão querer fazer a população acreditar que o aumento das passagens é por causa do aumento salarial dos motoristas e cobradores.²⁶

Aparece, pela primeira vez nesse informativo, a preocupação com a opinião pública. Assim sendo, o Sintraturb demonstra clareza de que a população pode ajudar em sua luta e, mais ainda, caso ela entenda que sua reivindicação é justa, não a recriminará em suas manifestações. **O Rodão** nº 09, de abril de 1997, estampou o título “Enrolação continua: assembléia pode tirar indicativo de greve”. A assembleia foi convocada para o dia 30 de abril. O jornal de 5 de maio, edição nº 10, imprimia: “Assembléia decide: É greve dia 8” e faz questão de frisar que “a decisão da categoria, é bom que fique claro, deve-se única e exclusivamente ao desrespeito e descaso mostrados pelos donos das empresas.

Em maio de 1997, nos dias 08 e 09, acontece a primeira greve dos trabalhadores de transporte do sistema de transporte da região, na época da Grande Florianópolis (hoje região metropolitana), com fins apenas salariais, a qual, não

24 **O Rodão**, Informativo em Defesa dos Motoristas e Cobradores, março de 1997, edição nº 05.

25 Idem.

26 **O Rodão**, nº 8. Abril, 1997

serviu como motivo para justificar o aumento de tarifas. Foi uma greve extremamente forte que paralisou integralmente o sistema de transporte, mas que levou a um acordo, trazendo conquistas para o trabalhador de transporte, pois, além da pauta específica, aprovou, à atual direção do sindicato, sua permanência. Além da redução da jornada, os grevistas conquistaram um aumento salarial de 10% (quando a inflação foi 6%), ou seja, houve um acréscimo em 4% no salário e, ainda outro aumento real, oriundo da diminuição da jornada de trabalho de oito horas diárias para seis horas e quarenta minutos. Na verdade, o trabalhador teria três horas à disposição, por dia, ou seja, a hora foi valorizada, porque passou a trabalhar menos pelo mesmo trabalho. Foi implantado o vale alimentação de R\$ 30,00 (trinta Reais) e as empresas também assumiram o compromisso de concluir a obra de construção do Sest/Senat para fazer atendimento de saúde.

O embate experimentado e sua vitória acabaram na concretização da diretoria do sindicato e na transformação da luta numa prática cotidiana. Lembramos que, na década de 1990, o movimento sindical brasileiro já vivia um momento de dificuldades, quando a política neoliberal predominava e as conquistas dos trabalhadores eram esparsas. Segundo o diretor do Sintraturb, Dionísio Linder,

[...] então, isso é uma vitória, construímos com a categoria naquele momento, o que nenhuma outra, praticamente, experimentou, mesmo sendo aquela uma época de assensos num momento sindical do país, olha talvez sejam pouquíssimas as categorias na história que tenham tido uma vitória a partir de uma greve e de um enfrentamento direto e tão grande num determinado momento.²⁷

O crescimento também acontece em relação à organização da categoria no sindicato que atingiu um índice de filiação em torno de 76%. Segundo o assessor do Sintraturb, Paulo da Silva, o menor índice de filiação é na empresa Canasvieiras (que é a segunda maior no sistema municipal de Florianópolis com 900 trabalhadores), atingindo 47% dos trabalhadores, enquanto a Transol chega a 96%; a 'Insular' ultrapassa 88%; a 'Estrela por volta de 80%; a 'Emflotur' é de 90%;

27 Dionísio Linder. Entrevista concedida ao autor em 14 de dez. de 2009

'Imperatriz', de 97,6%; 'Jotur' , 85% e, na 'Biguaçu', a filiação está na casa dos 60%.
28

Apesar da comemoração após o encerramento da greve, a edição nº 12 de **O Rodão** estampava: “Empresas descumprem acordo e demitem” e convocava Assembleia Geral para o dia 28 de maio para a proposta de um novo indicativo de greve.

Outro momento importante da organização interna e da consolidação da democracia a se destacar ocorre em 1998, quando parte da diretoria eleita em 1996, tenta assumir o sindicato. Em outro embate interno, não alcançam sucesso, porque a parte da Diretoria que tinha compromisso com os trabalhadores se antecipa e chama uma assembleia para os depor. “Essa assembleia é extremamente concorrida e, por unanimidade, destitui os quatro dirigentes que haviam se passado para o lado patronal”.²⁹

A luta da categoria e o trabalho dessa diretoria continuaram. Os quatro afastados, inconformados, entraram na justiça para recuperar seus mandatos, o que acontece no início do segundo semestre, por decisão judicial. Então, com esse problema interno se agravando e não havendo a menor possibilidade de se confiar nessa parcela de dirigentes, a maioria da Direção encurta o mandato e convoca assembleia com esse intuito. Sobre este momento, Queixinho afirma,

[...] esse pessoal tenta se transformar em maioria dentro do grupo cooptado e acordado com os patrões; tinham privilégios e benefícios nas empresas para fazer oposição à diretoria, da qual faziam parte. Então, a parcela da Diretoria que era séria e comprometida com os interesses da categoria convoca uma assembleia geral para encurtar o mandato e chamar nova eleição, sendo uma maneira de limpar o “joio do trigo”.³⁰

A assembleia decidiu pelo fim do mandato e convocação de novas eleições gerais no sindicato. Ressalto, aqui, que disputas internas fazem parte da história de qualquer entidade representativa. O importante não é o resultado, mas o processo

28 Paulo da Silva. Entrevista concedida ao autor em 15 de dez. de 2009.

29 Joaquim José Martins. Entrevista concedida ao autor em 15 de dez de 2009.

30 José Manoel Pereira (Queixinho). Entrevista concedida ao autor em 14 de dez. de 2009.

de convocar e respeitar a posição dos trabalhadores presentes. Felizmente, o Sintraturb tem um permanente processo de consulta às bases, o que impedia a cristalização de pessoas e posições e obrigou uma presença permanente dos diretores perante os trabalhadores.

2.1 A importância do Sintraturb no contexto de Implantação do Sistema Integrado de Transporte

O sindicato, além de se preocupar com sua temática principal, passou a combater os patrões e o Poder Público (gestão Angela Amim), de forma a ganhar a população como aliada. Esta linha de atuação, coordenada com o Jornal do Ônibus foi fundamental, pois, se a opinião pública estivesse contra as ações de luta sindical, a dificuldade de conseguir qualquer direito seria muito menor.

A página 4 de **O Rodão** nº 15, setembro de 1997, estampou a seguinte manchete: “Sinal vermelho: Mudanças no transporte coletivo podem trazer prejuízos para a categoria”. O sindicato fez questão de ressaltar que as “decisões [sobre os planos do transporte coletivo integrado] são tomadas sem debate com trabalhadores e população”, ou seja, com quem será afetado pelo projeto. Descreve a matéria:

O projeto será encaminhado ao BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento) em outubro e sua implantação prevê mudanças profundas no trânsito da cidade. Todas essas mudanças, somadas a outras, que os empresários pretendem fazer, como a catraca eletrônica ou outros dispositivos de controle, podem trazer sérias ameaças aos trabalhadores. É de desconfiar ainda mais quando os empresários e a Prefeitura não demonstram o menor interesse em discutir essas questões com a categoria e a sociedade.

Em novembro de 2002, o alerta foi dado quando a prefeita Angela Amim baixou decreto que autorizava o uso da catraca eletrônica. Em julho de 2003, o sindicato pede a CPI do Transporte.

A edição de nº 55 de **O Rodão**, agosto de 2003, indagou sobre o que o sindicato teria a ver com isso tudo. O jornal informou, aos trabalhadores, acerca da importância do Sindicato como ator social:

Não vale pedir apoio dos usuários só na hora da nossa luta por salários e condições de trabalho. Lutar pelo transporte coletivo de qualidade e com preço justo é um dever de todos nós. Por isso, devemos ter, neste momento, um compromisso com a população [...] A Diretoria do SINTRATURB esclarece de uma vez por todas: não somos nem deveremos ser contra o Sistema Integrado e todas as mudanças que vierem a beneficiar e melhorar a forma de transportarmos a população. Mas não podemos concordar com o desmando, a falta de transparência, o aumento imoral e ilegal das tarifas que penalizam os trabalhadores e a maioria da população que depende do transporte coletivo (Grifos no original).

O campo de batalha se armava e a Direção do Sindicato tinha a clareza de que o apoio popular e conscientização da classe trabalhadora ao seu projeto, suas lutas, não teriam respaldo popular e, em consequência, a Prefeitura, sob a ótica liberal, estaria sempre do lado dos patrões. Sobre o Estado Nascente, Francesco Alberoni (2001, p. 36-37) afirma:

Quando esta experiência não se limita a um só indivíduo e são muitos os que acreditam que tudo pode ser transformado e renovado, havendo, diante deles, um novo começo, uma nova sociedade, um novo mundo, então o tecido social acabará sendo realmente dado, subvertido. Neste momento, a normal transformação social abrirá caminho para uma ruptura, uma descontinuidade.

Assim como aquele que caminha pela rua e não percebe os paralelepípedos que ali foram colocados um a um (conceito de transparência em ALBERONI, 2001) e só o faz quando topa com um deles, despertando-lhe a atenção (quebra da transparência), assim, também, ocorre com a imprensa quando estouram as revoluções. Para evitar que a população fosse influenciada, o Sindicato fez ampla campanha de divulgação sobre a possibilidade e motivos de greve, utilizando o informativo **Jornal do Ônibus**.



Figura 5 - **Jornal do Ônibus** sendo lido em Assembleia no dia 31.05.2003.³¹

Numa assembleia realizada em 2003 (figura 5), com maciça participação da base, foram distribuídos para os trabalhadores no transporte, exemplares da 1ª edição do **Jornal do Ônibus** que teve como público alvo o conjunto dos usuários do transporte coletivo. Os trabalhadores puderam ler o anúncio de greve motivada pela principal implantação do sistema integrado, tendo, como consequência, o aumento da tarifa e a implantação da catraca eletrônica que geraria a demissão dos cobradores. Era uma tentativa de dirigir-se ao público em geral, rompendo o controle social das informações.

2.2 A relação entre SIT e o Sintraturb

Em primeiro de julho de 2003, o jornal **AN Capital**, em sua página 4, estampava a previsão de que o “novo sistema deve iniciar no dia 18”, o qual estava em estudos desde 1997. Segundo a matéria:

A prefeita Angela Amim anuncia, nesta quinta-feira, o dia em que entra em funcionamento o sistema integrado de transporte coletivo. A

31 Acervo do Sintraturb

data mais provável é 18 de julho, quando começam as férias escolares. Ainda não está previsto o valor do reajuste das tarifas, mas a estimativa é de que o aumento não seja inferior a 5% - percentual de impacto no custo dos serviços, provocado pelo reajuste salarial concedido aos trabalhadores do transporte coletivo no início de junho. No aumento das passagens ainda vai estar embutida a tarifa de utilização dos terminais, que inclui segurança e banheiros, entre outros serviços, os novos ônibus adquiridos pelas empresas e o sistema de bilhetagem eletrônica.³²

A matéria insinua, claramente, que o acréscimo no valor das tarifas de – possivelmente – 5% seria em função do aumento do salário dos trabalhadores e, pior: os usuários teriam de pagar por “vantagens” dos terminais, como segurança e banheiros. Isso sem qualquer consulta. . Sem nos prolongarmos no assunto, devemos lembrar que o Estado, pelos impostos pagos por todos tem, dentre outros, o poder de polícia e, por meio dele, a garantia de assegurar a paz.

Até então estava “tudo bem”, mas o que não se contava é que o reajuste pretendido para as tarifas era de um aumento médio de 24,5%³³ e não os 5% previstos. O acréscimo da tarifa se dava pelo gasto de R\$ 20 milhões com o sistema, quando o orçamento inicial era de R\$ 18 milhões. A notícia relata que:

Em cada terminal, além da área operacional de transportes, haverá área para serviços públicos, posto de fiscalização municipal de transporte coletivo e atividades de convivência social. A concessionária poderá explorar o comércio de produtos de conveniência e o estacionamento, entre outros serviços, com exceção dos sanitários.³⁴

As mudanças no Sistema de Transportes Coletivos de Florianópolis, além de significar modificação na rotina da população, também trouxe mudanças na forma como o Sindicato passou a se relacionar com os trabalhadores.

Para manter ou desenvolver a ação sindical, o novo sistema exigiu uma grande transformação do sindicato que se obrigou a adaptar-se ao fato de que a categoria não estaria mais concentrada num ponto.

32 **AN Capital**, edição de 01/07/2003, p. 4.

33 **AN Capital**, edição de 10 de julho de 2003. Pág. Geral. Ver também **Diário Catarinense**, edição de 10 de julho de 2003, p. 36.

34 **AN Capital**, 10 de julho de 2003, p. 4.

Muitas das linhas que antes eram longas, tornaram-se em duas, curtas. Assim, por exemplo, o motorista que antes saía do Pântano do Sul e vinha até o centro, hoje ele vem com um ônibus até o terminal do Rio Tavares e fica ali, parado, e outro ônibus vai até o centro. Então, de uma linha que era longa, transformou-se em duas, curtas, modificando também a periodicidade das viagens, aumentando a produtividade do trabalhador.³⁵

Esta pretensa desarticulação se dava por passar, a cidade, a contar com sete regiões tarifárias e, conseqüentemente, com sete regiões isoladas. Conforme o jornal **Diário Catarinense**, em sua edição de 10 de julho de 2003,

Com as mudanças, os atuais preços, com quatro patamares, darão lugar para sete diferentes valores, conforme a região. [...] Para entender como irá funcionar o novo modelo tarifário é preciso ter em mente que será cobrada a passagem de acordo com a região percorrida. Se o deslocamento for do Sul (Região 5 que custa R\$ 2,80) para o Continente, o usuário não vai pagar mais nada a não ser os R\$ 2,80. Se o percurso for ao contrário, o passageiro vai pagar R\$ 1,60 (valor da Região 6) e ao embarcar numa linha para o Sul (Região cinco), vai pagar somente a diferença de preço entre as duas tarifas, ou seja, de R\$ 1,20.

Frente à afronta, o Sintraturb recorria ao judiciário, a fim de impedir a execução do aumento.



Figura 6 - Atividade do Sintraturb denunciando o valor da tarifa do transporte.³⁶

35 Ricardo Toscan de Freitas. Entrevista concedida ao autor em 17 de dez. de 2009.

36 Acervo do Sintraturb

Os diretores do Sintraturb (figura 6) manifestaram-se contra o aumento da tarifa de ônibus na capital catarinense. Todos os anos, na data base, quando trabalhadores reivindicam reajuste ou aumento salarial, a resposta patronal tem sido sempre a mesma: reajustar a tarifa de ônibus. Em 2003, com o argumento da implantação do Sistema Integrado, travou-se longa disputa, inclusive judicial para evitar o reajuste tarifário. O Sintraturb não aceitava, passivamente, ser o vilão daquele aumento, enquanto as empresas não mostrassem, efetivamente, os custos para operar o sistema de transporte coletivo.

O Sintraturb, antevendo o embate, chegando cada vez mais próximo, lança uma nota no **AN Capital** em 16 de julho de 2003:

A decisão judicial que suspendeu o reajuste abusivo de 24,5%, em média, nas tarifas [...] [fora] encaminhado pelo Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Coletivo (SINTRATURB), originalmente ao PROCON. [...] Nas duas gestões da Sra. Angela Amim, a tarifa média aumentou 208% (duzentos e oito por cento), nesse mesmo período, o salário mínimo teve 114% de reajuste e os salários dos trabalhadores do transporte coletivo apenas 65%.

A nota questionava a forma de cálculo tarifário, da qual, a comunidade precisaria tomar conhecimento, já que ela era a mais atingida. Diante disso, o Sintraturb iniciou a campanha pela CPI do Transporte.

As inaugurações dos terminais, previstas para 17 de julho de 2003³⁷ ocorreram conforme planejado na quinta e sexta-feira (17 e 18 de julho), mas o serviço não, e os terminais permaneceram sem funcionar³⁸. A edição de 21 de julho do AN Capital estampava a foto dos ônibus expostos na Avenida Beira-Mar, numa clara tentativa de convencer a população de que, por serem novos, trariam conforto. A guerra da propaganda havia sido deflagrada.

37 **Diário Catarinense**, edição de 17 de julho de 2003, p. 24.

38 **AN Capital**, edição de segunda-feira, 21 de julho de 2003.

2.3 Impactos da implantação do SIT na organização do Sintraturb

O número de passageiros, apesar de não aumentar, conforme o esperado com o novo sistema, também não diminuiu no período estudado. Majorou o número de horários, ou seja, uma linha tornou-se duas. No entanto, não cresceu, na mesma proporção, os números de trabalhadores: ao contrário, deslumbrava-se, no horizonte, o triste fim da função do cobrador.

Mesmo com a fragmentação dos locais de encontro, toda a categoria se encontrava algumas vezes por dia, no centro da cidade, onde o pessoal se via, conversava e se achava, facilitando o trabalho sindical que era, também, concentrado no local de trabalho.

A partir da implantação dos terminais de integração, a categoria e o trabalho sindical espalhou-se por toda a cidade. Em seguida, a mesma lógica de trabalho passou a ser reproduzida nas empresas que operam o transporte da região metropolitana de Florianópolis.

Nos municípios de São José, Biguaçu e Palhoça, principalmente nesses três e, ainda, com menor escala em Santo Amaro da Imperatriz, onde antes não havia nenhuma linha municipal, o crescimento populacional incentivou uma maior organização do transporte coletivo.

Assim, as pessoas andavam de ônibus nesses municípios, aproveitando o sistema intermunicipal, que vinha da ponta do município até o centro de Florianópolis, passando por dentro de São José, e o pagamento da passagem era feito com fichinhas de cores diferentes. Ainda, segundo o assessor Ricardo Freitas,

A criação de linhas municipais, principalmente em São José, depois na Palhoça e em Biguaçu lá, fez com que esse pessoal que trabalha nessas linhas municipais nem venha pra Florianópolis, deixando a categoria toda espalhada, não só dentro da capital do estado, como, também, pelos municípios da região.³⁹

39 Entrevista já citada.

Um das principais pautas da categoria, desde a implantação do SIT, foi a manutenção do emprego dos cobradores que, por conta do modelo de bilhetagem eletrônica e dos terminais de integração, poderiam ser extintos, se entendermos que a função do cobrador é restrita à cobrança da passagem.

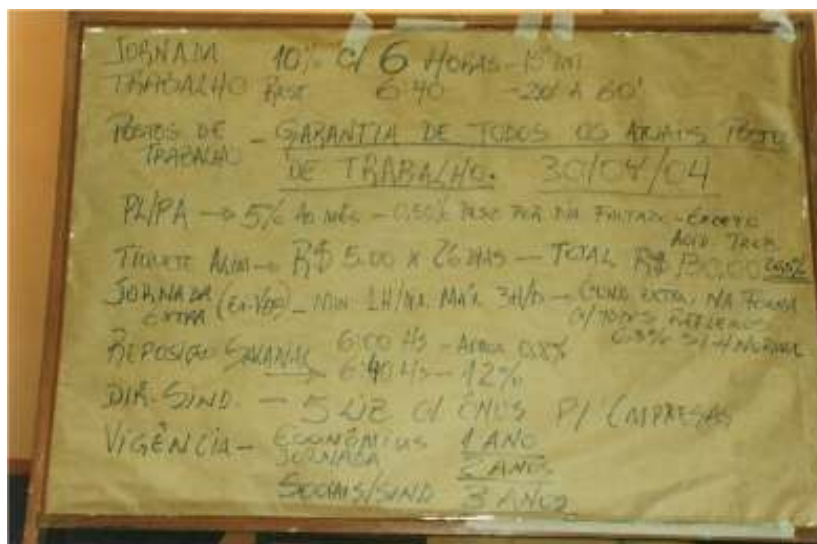


Figura 7 - Cartaz em assembleia com pauta de reivindicação. ⁴⁰

A pauta de reivindicação para discussões na data base (figura 7) passou a incorporar os seguintes itens: redução da jornada de trabalho; garantia de emprego; reposição salarial; vigência de cláusulas e liberação de dirigentes para atuarem, exclusivamente, no sindicato e aumento no valor do ticket alimentação.

Como exemplo, a linha que liga o Tican (terminal de Canasvieiras) ao Ticen (terminal central), desde a data da implantação (2003), cresceu mais de oitenta horários por dia, o que significa dizer que, praticamente, dobrou o número de horários, mas não dobrou o número de motoristas que trabalham nesse trajeto. Já, o cobrador deixou de existir nesta linha, porque no trajeto de um terminal a outro, sem paradas, não há esta função. Esta é outra situação a ser administrada,

quando se passou a ter um número maior de motoristas do que cobradores na categoria.

Outra preocupação do Sintraturb referia-se à formação dos trabalhadores. Considerado um dado positivo por dirigentes do Sindicato, os quais afirmam que, intervindo, exigiu-se que as empresas investissem na qualificação e na alfabetização dos trabalhadores.

Segundo afirmou Ricardo Freitas, assessor do Sindicato desde 1997,

quando eu comecei a trabalhar no sindicato, nós tínhamos aproximadamente 38 a 40% do pessoal analfabetos ou semi-analfabetos. O cara não sabia ler e escrever o nome. Cito, como exemplo, o presidente do sindicato, grande guerreiro Joaquim Martins: era analfabeto, não sabia escrever o nome, mas ele tinha um sonho, o sonho dele era o de assinar as carteirinhas dos companheiros de trabalho. Mas ele não tinha assinatura. Aí eu criei uma assinatura pra ele. Então o sindicato recuperou a credibilidade, passou a ter cheque, mas como é que ele vai assinar o cheque se ele não consegue assinar duas vezes iguais? Ele repetiu tantas vezes que conseguiu.⁴¹

O perfil da categoria foi se alterando com, aproximadamente, cinco mil trabalhadores, a maioria em torno dos 30 anos de idade. As empresas fizeram esse investimento na qualificação, impedindo a contratação de pessoas sem o 2º grau. Houve empresas que organizaram curso supletivo, à noite, dentro de suas instalações, como a Biguaçu.

Esse processo de qualificação dos trabalhadores, além de ser pauta permanente do Sintraturb que entendem sua importância para a compreensão dos direitos trabalhistas, também estabeleceu outra característica significativa: reduziu a rotatividade de trabalhadores, valorizando a força de trabalho de quem é formado na casa e conhece os procedimentos internos.

O fato de haver ônibus com tecnologia mais avançada circulando e, conseqüentemente, patrimônio valorizado (um ônibus pode valer de 300 a 500 mil reais), são fatores influenciáveis na hora de estimar e qualificar o trabalhador motorista, de modo a preservar a mecânica do veículo mais facilmente.

41 Entrevista já citada.

Vale lembrar que a luta por um ônibus de motor traseiro, manutenção permanente, bancos ergonômicos para o motorista e para o cobrador, caixa de câmbio hidramático, tecnologia de suspensão a ar, cortinas e ar condicionado também significa qualificação do ambiente de trabalho, além de melhor atendimento à população, o que mudou com o sistema integrado quando boa parte dessas reivindicações foi atendida.

2.4 Os problemas agravados com a implantação do SIT

Como já alertava o Sindicato, por meio do **O Rodão**, o projeto de SIT se constituía em preocupação desde a sua gestação, pois foi elaborado por um governo tecnocrata, no qual, tanto a participação dos trabalhadores, quanto a dos usuários do serviço de transporte foi desconsiderada. Fato absurdo se considerarmos que os usuários e trabalhadores que utilizam o serviço é quem deveriam opinar (como o fora nos estudos entre 1993-1996).

Além da própria ausência de debate, a Prefeitura comandada pela prefeita Angela Amim (1997-2004), a pretexto de postergação técnica dos debates, preferiu, de maneira unilateral, definir soluções para os problemas. Diante disso, ignorou alguns problemas, não cumpriu algumas promessas, implementando ações sem consultar os afetados.

Sobre o processo que desencadeia as revoluções, Francesco Alberoni (2001) afirma que não é gradual, no sentido de que:

Durante certo período, a antiga classe social fica no poder, as antigas instituições permanecem. A contradição entre o velho e o novo aumenta até um limiar, ponto de ruptura: a revolução. O limiar, neste caso, é o momento no qual a coexistência do novo e do velho torna-se objetivamente e subjetivamente impossível (ALBERONI, 2001, p.59).

Ainda, segundo este autor, “permanece a idéia de uma antiga ordem” em que “há contraste, contradição entre aquilo que acontece e o que deveria ter acontecido, entre o que é e o que se esperava ser” (ALBERONI, 2001, p.59). É esta

antiga e tradicional ordem que continuará sua luta em prol do progresso, ao que os trabalhadores, surrados, cansados, ofegantes, resistem até não poderem mais.

O Sistema Integrado de Transporte passou a funcionar, plenamente, no dia 4 de agosto de 2003, após o embargo da justiça – o que teria condicionado o Governo de Angela Amim a não iniciar o sistema até que o problema com a justiça fosse resolvido.

Chama a atenção, a matéria do **Diário Catarinense** no dia 5 de agosto de 2003, a qual afirmava, do SIT, que o dia da implantação foi “O dia em que ninguém se entendeu na Capital”, ao passo que a “OPINIÃO DC”, na página 3, lê-se:

O novo Sistema Integrado de Transportes de Florianópolis teve seu primeiro teste neste domingo quando todos os terminais de integração funcionaram, e os usuários tiveram acesso gratuito a todas as linhas. [...] O resultado do teste foi o esperado. Elogios para os terminais, cujas estruturas oferecem conforto, segurança e serviços aos usuários. Muitas reclamações quanto à espera entre um e outro ônibus para transbordo. Ensina a experiência que o sistema exige algumas semanas até que tudo se ajuste [...] assim foi em Curitiba, em Criciúma [...] Assim será na Capital. [...] E há razões [...] para lembrar que esta era uma obra impositiva para a modernização dos equipamentos urbanos de uma cidade cujo crescimento tem sido explosivo nos últimos anos. Como estava é que não podia continuar.⁴²

A “obra impositiva” é boa quando não se sofre com o seu impacto. Ao virar a página do jornal, vemos fotos de pessoas enfrentando filas enormes, sob o título, novamente, de “O dia em que ninguém se entendeu”, mostrando que duas pessoas foram atropeladas – ao que uma entrevistada declarou:

‘Ao invés de plantar florzinhas, a prefeita deveria ter feito uma passarela antes de inaugurar o (sic) sistema’, desabafa a comerciante Ana Barcela. Ontem ela resolveu acompanhar o filho até a escola em função das mudanças e ficou apavorada com o que encontrou. *Diário Catarinense*, edição de 5/8/2003, p.5

42 *Diário Catarinense*, edição de 5 de agosto de 2008, p.3.

A matéria apresenta, ainda, um quadro mostrando os problemas e as soluções que, sob o título de “O que muda hoje” trouxe a promessa da prefeitura que garantia soluções imediatas. Noutro jornal,

Jota Pacheco, na sua coluna, “Metropolitanas”, abordou o início do SIT de outra forma, pois, segundo ele

Foi recheado de muita polêmica e desorganização. É indiscutível que Florianópolis merecia há muito esta obra, entretanto, a falta de comunicação durante sua implantação foi a grande responsável pelos tumultos que vêm ocorrendo.⁴³

Já, a leitora do Diário Catarinense, Ivany Rampanelli, manifestou-se na edição de 10 de agosto de 2003, afirmando:

[...] não adianta buscarmos consolo em desculpas como 'é só fase de adaptação' ou 'toda mudança implica problemas'. Nada disso é justificativa, pois a intenção dos responsáveis é muito clara: a exploração. Quando a Sr^a prefeita fala em adaptação, na verdade ela está dizendo 'se vierem'. Pagamos mais por viagens mais demoradas e ônibus lotados.

O jornal A Notícia, edição de 10 de agosto de 2003, sintetizou com a manchete: “Reclamações dominam a 1ª semana do SIT” quando elencava os principais problemas relatados pelos usuários:

falha na integração; passagem mais cara; aumento do tempo de espera pelos ônibus nos terminais; ao pagar a passagem com dinheiro, nem sempre é possível a integração; ônibus atrasados; com a modificação de algumas linhas, alguns usuários levam mais tempo para chegar ao destino; obra inacabada no canteiro central da avenida Paulo Fontes no terminal do Centro.⁴⁴

A matéria discorreu ainda sobre a proposta de CPI, acerca das discussões da lei 034/99, aprovada pelo próprio legislativo que “permite a concessão do serviço de transporte urbano sem licitação”, o que é flagrantemente inconstitucional e fere a lei 8.666/96 que disciplina as licitações.

43 **AN Capital**, edição de 7 de agosto de 2003.

44 **A Notícia**, edição de 10 de agosto de 2003, pág. 4.

Ao contrário do que estampava o “A Notícia” e perto do que dizia o Diário Catarinense (“A semana que mudou Florianópolis”), o AN Capital de 12 de agosto de 2003 apresenta matéria com avaliação positiva do SIT pelo Setuf, ao passo que, para o sindicato, noutra reportagem, faltou organização.

Espalharam-se protestos pelos terminais de Rio Tavares, Canasvieiras e Santo Antônio, ao que a prefeita Angela Amim chamou de atos de oposicionistas, conseguindo liminar da justiça que determinou se dirigentes do Sintaturb fossem identificados nas manifestações, deveriam ser presos⁴⁵.

2.5 A (in)evitável substituição do homem pela máquina

Uma das principais bandeiras do Sintraturb, desde 1996⁴⁶, foi a da manutenção dos empregos dos cobradores – função que surgiu em Florianópolis no ano de 1974 (SETUF, 2005, p.2) e teve previsão para sua extinção no ano de 2009⁴⁷. Esta função, nos primórdios do transporte coletivo de Florianópolis, era exercida pelo motorista e fora-lhe delegada, devido ao incremento dos usuários do transporte coletivo, aos cobradores. Depois de mais de 35 anos, este posto foi ameaçado com a implantação gradual do sistema de catraca eletrônica a partir de 1996; segundo o informativo do SINDIMOC, ela seria instalada dentro de 60 dias e, na ocasião, “Não podemos evitar a tecnologia, mas podemos evitar o desemprego”.

Sob a presidência de Julio Sadi Tomé, foi negociada e aprovada a primeira convenção⁴⁸, que teve como ponto principal a manutenção dos postos de trabalho - ao que o informativo brada com uma manchete que afirmava: “Garantia de postos de trabalho para mais de 1800 cobradores”. Talvez temendo uma má interpretação por parte da base, a Diretoria relata sobre a negociação:

[...] aos poucos, a categoria também passará a entender melhor porque “negociamos” a garantia dos postos de trabalho dos

45 **O Estado**, edição de 27 de agosto de 2003. Pág. 11.

46 Boletim Informativo “Hora da Virada”, edição da 2ª quinzena de maio de 1996.

47 **Jornal Notícias do Dia**. Cobrador perderá função. Florianópolis, edição de 7 de abril de 2009, p.8.

48 *Idem*.

cobradores que não pedirem demissão, pela redução imediata da jornada de trabalho para 6 horas. Negociação é negociação. Ganha-se ali, e cede-se um pouco aqui. Mas, podem ter certeza que, no geral, o ganho foi bem superior às perdas. Pelo menos para os cobradores⁴⁹.

A negociação que garantiria a ocupação de outro trabalhador no posto de trabalho de um colaborador demitido, com ou sem justa causa ou no caso de o operário pedir demissão e ficar facultada, à empresa, a extinção da vaga e automática redução da jornada de trabalho do motorista, para seis horas, acumulando a função de cobrador, não foi entendido como um ganho para a base do sindicato.

Em 22 de janeiro de 2003, o AN Capital apresentou manchete, afirmando que as catracas eletrônicas seriam testadas em fevereiro e que, aproximadamente, 45% dos ônibus da Capital já teriam o equipamento. Em 29 de janeiro de 2003, o secretário executivo do Setuf, João Savas Vieira de Souza, em entrevista ao Diário Catarinense, afirmava que “70% dos ônibus estariam com a bilhetagem eletrônica instalada”.

Conforme informa o **Notícias do Dia**,

A ideia de a prefeitura, além de remanejar parte dos cobradores, é parar de contratar, criar novas linhas para absorver parte dos profissionais e delegar, aos motoristas, tarefas como apertar o botão para os estudantes e cobrar a passagem de quem não tem cartão. 'Vão penalizar os motoristas que estão na ativa hoje, além de atrasar as viagens', acredita [o então Secretário de Comunicação do Sintraturb] Antônio Martins, que acha que as linhas novas não serão suficientes para absorver os cobradores. 'É só dividir 1.600 cobradores por quatro, que é o número de turnos. Dá 400. Você acha que vão criar 400 novas linhas?', questiona. 'Querem bater no cobrador novamente. São 4.800 pessoas que dependem dessas vagas. O cobrador não sai.'⁵⁰

Sobre o impacto da saída dos cobradores de acordo com o Decreto-Lei, emitido pela Prefeitura em 2007, teriam suas vagas garantidas; a redução na tarifa seria de 8%, ao que Antônio Martins alerta na mesma matéria: “Em Joinville e

49 Ricardo Toscan de Freitas. Entrevista concedida ao autor em 17 de dez. de 2009.

50 Jornal **Notícias do Dia**, edição de 7/4/2009, p.08.

Blumenau, tiraram os cobradores e a tarifa não baixou”. De qualquer forma, a classe trabalhadora não lucrou com isso: ganham-se 8% de desconto e perde-se 1.600 chefes de família empregados: o impacto vale a pena?

2.6 A Redução da Jornada de Trabalho como Manutenção dos Empregos

Segundo nos informa o “Hora da Virada”, na 1ª Convenção (feita em 1996), a negociação entre o sindicato patronal e o dos trabalhadores acabou deixando de lado a luta pela redução da jornada de trabalho em detrimento da manutenção do emprego dos 1800 cobradores – o que, logicamente, foi interpretado como demonstração de fraqueza e até mesmo adesão aos patrões por parte dos Dirigentes do Sintraturb.

Como a Diretoria do sindicato reconhecia, na época, que a extinção de postos de trabalho, ocasionada pela informatização do sistema de bilhetagem, era inevitável. Sobre isso, André, Gorz (1987, p.10) postula que:

Entre trabalho assalariado e atividade autodeterminada, há a mesma diferença que entre valor de troca e valor de uso: o trabalho é feito principalmente, visando a um salário que consagra sua utilidade para a sociedade e que dá direito a uma quantidade de trabalho social equivalente à que se fornece. Trabalhar por um salário é, portanto, trabalhar para poder comprar à sociedade em seu conjunto o tempo que se lhe forneceu.

E o que é mais irônico sob esta perspectiva de análise da luta dos trabalhadores pela redução da jornada é que, ao receberem o salário, após um mês de trabalho, o lucro já foi gerado e, no caso dos trabalhadores no transporte, há outra peculiaridade: o valor da passagem é pago em dinheiro e sempre à vista ou, antecipadamente, no caso da compra de bilhete eletrônico. Isto é, não há o risco de desvalorização para as empresas.

Sobre a abolição do emprego (trabalho assalariado), André Gorz (1987, p.11-12) assevera:

Keynes está morto: no contexto da crise e da revolução tecnológica atuais, é rigorosamente impossível restabelecer o pleno emprego por um crescimento econômico quantitativo. A alternativa está entre as duas formas de gerir a abolição do trabalho: a que leva a uma sociedade do desemprego, e a que leva a uma sociedade do tempo liberado.

Obviamente, André Gorz faz questão de esclarecer que “a exigência de 'trabalhar menos' não tem por sentido e por finalidade 'descansar mais’”, mas “[...] poder realizar por si mesmo muitas coisas que o dinheiro [pode e também o que] não pode comprar” (1987, p.11-12) Interessantes as duas alternativas apontadas: desemprego ou tempo livre (ao que entendemos redução da jornada).

Quanto à redução da jornada de trabalho, diz o Boletim Informativo que “indiretamente garantimos também a redução da jornada de trabalho para seis horas, de forma gradativa”. A Diretoria negociou esta “forma gradativa de extinção”, ou seja, cedeu neste ponto, para que – segundo ela - se evitassem as demissões. Porém, no mesmo informativo, reconhece que

À medida que o cargo do cobrador for extinto, o motorista daquele veículo passa a cumprir uma nova carga horária, de 6 horas. Conseqüentemente, com 6 horas de trabalho surgirão mais empregos de motoristas que, de certa forma, poderão ser preenchidos pelos cobradores.⁵¹

O mesmo boletim lamentava que “muita gente anda falando que a diretoria se vendeu ao negociar o intervalo da jornada”, atribuindo isso à necessidade de “garantir o posto de trabalho para os cobradores”.

A direção do jornal, no final de 1996 e início de 1997, estampava em seu informativo **O Rodão**, insistentemente, a redução para 6 horas e aumento salarial.

Quando houve a implantação do SIT, em 2003, após a falha na negociação da redução da jornada, ocorreu, simultaneamente, o que Karl Marx define como:

“[...] mais valia absoluta [que é] a produzida pelo prolongamento do dia do trabalho, e de mais valia relativa à decorrente da contração do tempo de trabalho necessário e da correspondente alteração na

51 Boletim Informativo “Hora da Virada”, edição da 2ª quinzena de maio de 1996. p. 4.

relação quantitativa entre ambas as partes componentes da jornada de trabalho” (Marx, 2002, p.366).

Como exemplo ilustrativo: um motorista que laborava em uma linha que partia do sul da ilha com destino ao Terminal Central passou a fazê-lo somente até o Terminal Integrado do Rio Tavares. Enquanto isso, outro motorista faz o trajeto entre o Terminal Integrado do Centro e o do Rio Tavares (sem parar nos pontos), ao mesmo tempo que, outro faz o trajeto parando nos pontos.

Analisando, temos que aquele ônibus que faz o trajeto Terminal-Terminal não perde tempo com paradas, pois seus usuários se destinam ao ponto final; conseqüentemente, o ônibus “parador” terá menos passageiros, sendo os assentos ocupados durante a viagem e, como a tarifa é a mesma, maior será o lucro dos patrões (já que, nesta lógica, aquele que se dirige ao terminal não ocupará o mesmo assento durante toda a viagem, pois pegará o outro ônibus).

Em matéria, abordando a perda de função de cobrador, datada de 7 de abril de 2009, o jornal **Notícias do Dia**, em sua página 8, fala do sonho da redução de horas trabalhadas que não se realizara

'É um sonho antigo dos trabalhadores do transporte coletivo', lembra. Mas para mexer no sistema, o cobrador não pode existir. O secretário de comunicação do Sintraturb admite que a redução é uma luta que sempre tiveram. 'A atual jornada é muito cansativa, um estresse enorme. Merecemos uma vida digna'.

A luta pela redução da jornada de trabalho parece estar condicionada – ao menos por parte do Setuf – à extinção da figura do cobrador. Um progresso que nos remete a um período anterior a 1974, quando os motoristas esperavam pelos passageiros, os quais conheciam como se fossem da família⁵².

Diante da tomada do sindicato, por um grupo mais combativo, em fins de 1996, início de 1997 e as sucessivas paralisações, temos um agravamento dos problemas, à medida que os projetos de implantação do SIT dão prosseguimento.

52 Conforme depoimentos de “Zé da Ficha” e de “Lira” (SETUF, 2005).

Apesar de parecer nebuloso, entendemos que o movimento sindical dos trabalhadores do transporte coletivo de características urbanas teve consciência de que não poderia recorrer a uma simplificação ou caricaturização dos seus oponentes, até mesmo, porque, antes disso, era necessário formar uma consciência de grupo e uniformidade em seu discurso político, a fim de evitar dissidências e influências dos patrões no sindicato.

Entendendo que o mal não poderia ser eliminado e que, como um ator social fundamental em sua própria causa, o Sindicato lança mão de instrumentos, de forma a moldar os oponentes, não só os seus, mas os da população – que não poderia ser sua adversária nesta luta, mas uma parceira.

2.7 A Imprensa Improvisada: O Rodão

A leitura do boletim informativo **O Rodão** dá mostra, nitidamente, que a direção pós 1996 foi combativa. Desde as suas primeiras edições, denunciava abusos cometidos pelas empresas como no caso das edições 6 e 7, nas quais passaram a veicular manchetes como: “Empresa quer crucificar queixinho”, caso, por nós, já abordado; “Santa Terezinha pressiona menor” por ter o empregado se confundido e ter cobrado uma diferença de R\$ 2,10 a menos de passagem e o não pagamento de hora-extra pela empresa Jotur, citando algumas situações frequentes.

A edição nº 5 do Boletim Informativo inovou ao apresentar as “Dicas Jurídicas”, espaço que acabou reservado a mais algumas publicações do periódico. Dizia o informativo:

A partir desta edição, o “Rodão” trará informações dos direitos e deveres dos motoristas e cobradores relacionados com a área jurídica. [...] Nesta edição, trataremos de um assunto que sempre traz muita discussão entre os trabalhadores: o ciente nas punições.
⁵³((grifo do original))

53 **O Rodão**, edição de março de 1997, nº 5

O sindicato inicia uma sistemática campanha para que os trabalhadores saibam de seus direitos e, junto com as demais reclamações, acabam se consolidando como representantes dos interesses dos associados –antes nem sabiam de seus direitos. Ao saber do descumprimento dos seus direitos, por parte das empresas e do injusto ataque aos seus irmãos de sindicato, mais fácil ficou para o enfrentamento aos patrões.

Passou, então, **O Rodão**, a ser um Instrumento de convocação para a discussão coletiva dos problemas e necessidades da classe trabalhadora. Já, em sua edição nº 02, indicava que “Dia 14 é a data para os patrões responderem às reivindicações”, mantém os trabalhadores a respeito das negociações com o Setuf e o seu andamento, iniciam uma campanha de recadastramento e filiação⁵⁴ e, sob o título “Vai ser dada a largada da CAMPANHA 97 – Agora é pra valer!”⁵⁵, convoca os trabalhadores para assembleia geral em 14 de março de 1997.

Na mesma edição nº 5, dá-se início à prestação de contas financeiras do Sindimoc que se mantém como prática constante das futuras diretorias.

Enfim, **O Rodão** tem sua importância aumentada quando se implanta o SIT, em 2003, pois ele se constitui no instrumento que une os trabalhadores e, a partir de então, estavam espalhados por todo o município de Florianópolis nos mais diversos terminais de integração.

O **Jornal do Ônibus**, editado pelo Sindimoc, teve sua primeira edição em outubro de 1997. Como manchete estampava: “Transporte é administrado sem participação popular”, na qual os estranhos favores eram questionados através da seguinte redação:

A relação entre a Prefeitura e os donos das empresas de ônibus já começa a ter aspectos nebulosos. O Sindicato das Empresas patrocinou a transferência do Núcleo de Transportes da Prefeitura para um edifício na Avenida Rio Branco no Centro da capital. Eles doaram móveis e equipamentos para o Núcleo.

54 **O Rodão**, edição de fevereiro de 1997, nº 3.

55 **O Rodão**, edição de março de 1997, nº 5

Já, a segunda edição, datada de dezembro de 1997 afirma que o transporte coletivo poderia cessar a partir do dia 18, elencando as reivindicações da categoria. Na edição nº 4, de maio de 1998, nova manchete anuncia: “ônibus vão parar a partir do dia 12”, explicando o porquê do dia 12:

Pensando na população [...] a categoria aprovou o indicativo de greve somente para o dia 12. Essa data evita que haja tantos transtornos para os usuários do sistema de transporte. Sabemos que no início de mês, as pessoas costumam fazer seu supermercado e pagar suas contas já que recebem o salário nessa época.

É justamente este o papel que passou a desempenhar o Jornal do Ônibus: elucidar a população que utiliza o transporte sobre os problemas que o acometem e, conseqüentemente, atingi-la por meio de mudanças na oferta deste serviço (seja aumento de tarifa, mudança de itinerário, mudança de horários, etc.).

Face aos problemas verificados nas primeiras semanas, a reação das comunidades e dos movimentos sociais organizados e a demora no ajuste do sistema, a Prefeitura decidiu lançar boletim com informações do SIT.

Além das reuniões diárias com associações de moradores de todas as regiões da cidade, o Núcleo de Transportes (NT) começou, em 28 de agosto, a publicação de um boletim oficial nos jornais.

De acordo com o diretor de Planejamento do NT, Ednei Corvalão, o boletim teria sua publicação semanal às segundas-feiras. A preocupação, evidentemente, veio das críticas à desinformação reinante nas primeiras semanas, ao que a população só questionou quando se deparou com os problemas e não quando ficou excluída do processo de discussão para decidir como seria o sistema, o que foi feito entre Governo e Empresas.

Por fim, cabe-nos a análise da forma como a imprensa da Capital abordou o assunto. O Jornal Diário Catarinense quase sempre tratou de amenizar os problemas, mesmo quando tratou do caos que foi o dia da implantação do sistema, inclusive com fotos, afirmando, em seu corpo editorial, que tudo estava indo bem.

No primeiro dia (3 de agosto), o Diário Catarinense assegurou (em 4 de agosto) que “Filas e dúvidas inauguram o Sistema” e, já no dia 6, apresenta manchete, dizendo: “Sistema começa a entrar nos eixos”.

Mantendo um pouco mais de distanciamento, até mesmo em função de ter sua sede em Joinville, o jornal A Notícia, sob o título de AN Capital, abordou alguns problemas do novo sistema de transporte. Deu espaço, inclusive, à manifestação do Sintraturb, seja por meio de nota paga ou até mesmo estampando a foto do diretor de imprensa do Sintraturb, Julcemar Guilardi, afirmando que a divulgação não foi adequada e noticiando o abaixo-assinado da CPI dos transportes.

As manchetes do AN Capital mostram, ao contrário do Diário Catarinense, que houve “Confusão e feridos no 1º dia de ônibus integrados”, o “Início do SIT provoca reclamações” e “Sistema integrado muda de novo”, dizendo: “Núcleo de Transportes anuncia mais ajustes para corrigir falhas apontadas por usuários”.

Estas duas publicações demonstraram, sutilmente, certo distanciamento uma da outra, na forma como abordaram o episódio. Enquanto se expõem os problemas e reclamações no **AN Capital**, o **Diário Catarinense** fala em mudança e adaptação, seguindo claramente o discurso feito pela Prefeita Angela Amim.

Fica evidente, assim, que não houve, pela prefeitura, uma campanha na mídia, por exemplo, preparando a população com argumentos e demonstrando os motivos das mudanças a serem implantadas. Aparentemente, as empresas e prefeitura reagiram às manifestações contrárias somente na defesa de suas posições e sem levar em conta o mérito das divergências colocadas.

Essa reação intransigente demonstra que todo o sistema estava inflexivelmente comprometido com o setor privado, prova disso é que ninguém fez, até hoje, uma autocrítica sobre os terminais de integração (tornaram-se terminais de baldeação para os críticos) construídos, mas desativados por serem inúteis ao sistema.

CAPÍTULO III

TENSÕES E DISPUTAS NA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

A partir de 2003, ressurgiram os projetos do Sistema Integrado de Transporte em Florianópolis, sintonizados com o debate que estava sendo travado nacionalmente. O Ministério das Cidades, órgão do Governo Federal que tem a incumbência de propor e executar políticas públicas para as cidades brasileiras, trouxe um diagnóstico sobre o modelo de mobilidade e sua relação com o desenvolvimento urbano:

É lamentável constatar que o modelo de mobilidade adotado nos grandes centros urbanos brasileiros vem, de forma quase natural, sendo reproduzido pelas cidades de porte médio. A cidade se estrutura e se desenvolve para acolher, receber, abrigar o veículo particular e assegurar-lhe a melhor condição possível de deslocamento nas áreas urbanas. Este modelo, porém, já há muito, mostra-se ineficiente e ineficaz em todas as cidades do mundo onde foi instalado. Investimentos em túneis, viadutos e novas vias implicam mais veículos nas ruas (ciclo insustentável). É necessário aprofundar o debate sobre as condições de utilização do automóvel que influencia a própria organização da Cidade.⁵⁶

Entretanto, para a “ideologia efficientista” – pensamento introduzido por tecnocratas no Estado brasileiro durante o governo Fernando Henrique Cardoso, sob o título de um conjunto de medidas denominadas de Reforma do Estado -, a administração pública (sinônimo de ineficiência e morosidade) deveria incorporar conceitos da administração privada (mistificada como sendo modelo de eficiência). Sobre isso, Fernando C. Prestes Motta e Luiz Carlos Bresser-Pereira (2004, p. 99) discorrem:

Não é necessário um raciocínio elaborado para concluirmos que, ao passo que uma organização pequena, situada num único local e produzindo uma linha restrita de produtos, possua um sistema de administração centralizado; o mesmo não acontece em relação a grandes organizações geograficamente espalhadas e com uma linha diversificada de produtos. Neste último tipo de organização, a

56 Ministério das Cidades, 2004, p.5.

descentralização torna-se, via de regra, uma condição de eficiência. Não se descentralizando, seus administradores de cúpula seriam esmagados por um extraordinário número de problemas.

Ainda, segundo esses pesquisadores, a “organização é o sistema social que se administra segundo o critério da eficiência, no qual as decisões são tomadas sempre tendo em vista o aumento de produtividade” (MOTTA & BRESSER-PEREIRA 2004, p.8). Nesse sentido, como condição *sine qua non*, colocam a descentralização na iniciativa privada como condição de sua eficiência e, conseqüentemente, há aumento de produtividade. Esta lógica de pensamento da iniciativa privada foi deslocada para o âmbito do Estado brasileiro, o que desencadeou um conjunto de reformas estruturais nesse aparelho estatal, que acabaram por implicar um impulso, no sentido de desmantelamento da ação estatal na oferta direta de serviços públicos à população, ao que defendem ser:

Uma ideologia efficientista, que privilegia o planejamento e coloca o administrador profissional como herói do sistema vai, aos poucos, inserindo-se no quadro da velha ideologia liberal e individualista da burguesia, apoiada na concorrência e no mercado (MOTTA & BRESSER-PEREIRA, 2004, p. 27).

Essa “ideologia efficientista” nada mais é que uma tecnocracia, implementando as reformas neoliberais no seio do Estado brasileiro sob o rótulo da eficiência - o que ficou evidente quando do embate eleitoral de 1996, no qual duas propostas de gestão do Sistema Integrado de Transportes foram colocadas pelos grupos políticos que concorreram ao pleito municipal. A vitória do grupo mais próximo ao pensamento acima exposto (Angela Amim, do Partido Progressista) ocasionou a reação da classe trabalhadora, que já se articulava frente a problemas enfrentados, devido ao clima que se instalara no âmbito nacional frente à onda de privatizações, promovida pelo Governo Fernando Henrique Cardoso.

Ao iniciarmos, a partir daqui, uma análise pouco mais detalhada dos modelos de transporte que foram elaborados, por dois governos diferentes, a serem implantado em Florianópolis e, visualizando a política urbana como algo mais amplo, concordamos com a seguinte premissa:

A definição básica de acessibilidade consiste, geralmente, de duas partes: um fator de impedância que caracteriza o sistema de transporte e um elemento que caracteriza as atividades urbanas. O fator de impedância reflete a facilidade de viagem entre dois pontos do espaço. É determinado pelas características e pela qualidade do serviço oferecido pelo sistema de transporte e é medido em termos de distância, tempo ou custo da viagem. O elemento espacial reflete a distribuição de atividades com residências, empregos, comércio, serviços, etc. Esta distribuição é caracterizada tanto pela intensidade como pela localização dos vários tipos de atividades (PEGORETTI; SANCHES, 1997, p.199).

Esta definição reflete, exatamente, o conjunto de fatores e situações que significam, também, a possibilidade de projeção do desenvolvimento da cidade e não somente do transporte que devem ser levados em conta ao pensarmos as formas de locomoção dentro da diversidade do perímetro urbano.

Nesse período, o município de Florianópolis já estava preparado para o embate. De um lado, estavam os trabalhadores organizados pelo Sindicato dos Motoristas e Cobradores – Sindimoc e, de outro, o Setuf, com a prefeita Angela Amin (PP) que assumiu a prefeitura em 1997 após derrotar o candidato da frente popular (Afrânio Boppré- PT), ao seu lado. Restava apenas saber qual das duas propostas a população apoiaria.

3.1 O projeto da Frente Popular

Em Florianópolis, há muito tempo se discutia a necessidade de reformulação do sistema de transportes. A partir de 1993, quando o governo municipal foi assumido pelo prefeito Sérgio Grando (PPS)⁵⁷, iniciativas, nesse sentido, foram intensificadas.

Programadas e realizadas, nos meses de março e abril daquele ano, em toda a cidade, pesquisas operacionais e de origem – destino, visando mapear os desejos de deslocamentos dos usuários do serviço e subsidiar a implantação de

57 Governo da Frente Popular de Gestão 1993-1996.

medidas corretivas e transformadoras do sistema de transporte público de passageiros.

Estas pesquisas, cujos desdobramentos (coleta, tabulação, análise, simulações, propostas, detalhamento, discussões com a Comunidade e redação final) consumiram aproximadamente 18 meses, nortearam, juntamente com o planejamento estratégico situacional, a implantação de todos os programas na área de transportes coletivos até 1996.⁵⁸

Na oportunidade, as deficiências do transporte coletivo foram mapeadas pelo Núcleo de Transportes Urbanos da Prefeitura, identificando-se quatro principais descritores dos problemas enfrentados pelos usuários:

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

As explicações para esses problemas incorporavam desde o reduzido número de horários das linhas longas e semilongas, a falta de sincronia nos horários dos principais corredores, o não cumprimento da tabela de horários, a precariedade da sistemática de informações aos usuários, a manutenção precária da frota, a renovação lenta dos ônibus, o pequeno número de abrigos instalados (em torno de 345 para um total de 2050 pontos de parada), etc.

Aliado a estes problemas operacionais constatava-se a inexistência de uma política de comunicação com o usuário, a existência de diversas regiões da cidade desatendidas por um sistema de transporte coletivo (morros e regiões periféricas), a alta concentração das atividades e equipamentos públicos na área central da cidade (ocasionando demanda excessiva em curtos intervalos de tempo), falta de compromisso dos empresários com a busca da qualidade do serviço, uma legislação defasada para a realidade do setor, um

⁵⁸ Névio Carvalho, Diretor do Núcleo de Transportes Urbanos da Prefeitura entre 1993 a 1996. Entrevista concedida ao autor em 13/12/2009. Florianópolis.

sistema de controle ineficiente, o estado precário das principais vias, uma política de desenvolvimento da cidade despreocupada com o sistema de transporte coletivo (predomínio da cultura do transporte individual sobre o transporte público) e a falta de investimentos em infraestrutura viária e urbana.⁵⁹

A afirmação é de um funcionário da Prefeitura de Florianópolis que participou, de forma efetiva, tanto do processo sobre a mobilidade urbana no governo da Frente Popular, quanto do processo e implantação no governo de Ângela Amim. Demonstra a amplitude dos problemas e questões enfrentados para organizar um sistema de transporte que incentivasse o uso de ônibus, ou seja, a forma coletiva de locomoção.

Com a finalidade de superar esses problemas, foram planejados e executados diversos programas que serviriam, na concepção da época, de etapas preparatórias à implantação futura do sistema integrado de transportes:

- Programa de transporte nos morros e regiões isoladas - foram implantadas 22 linhas nos morros e em outras regiões da cidade, uma luta de há muito tempo pelos moradores na conquista de um serviço de transporte coletivo. No conjunto, foram atendidas regiões com mais de 25.000 habitantes;
- Reestruturação do transporte do Norte da Ilha - Na região, havia poucas linhas para atender aos desejos de deslocamento dos usuários. Partiu-se para o desmembramento de linhas (cinco foram transformadas em 11), modificou-se o roteiro de uma linha (Daniela), implantaram-se as linhas circulares Praia Norte (temporada de verão) e Daniela/Canasvieiras (para atender os escolares) e o aumento médio da oferta de horários chegou a 40%;
- Unificação das linhas do Corredor Sudoeste (Carianos e Costeira), com a ampliação significativa do número de horários e a melhoria da qualidade da frota de ônibus;

⁵⁹ Walter Seicho Tamaskucho. Funcionário Público na área de transporte da Prefeitura de Florianópolis. Entrevista realizada pelo autor em 16/12/2009. Florianópolis.

- Implantação das linhas Volta ao Morro - a implantação de linhas circulares em torno do Morro da Cruz foi uma reivindicação histórica das comunidades da Prainha, José Mendes, Saco dos Limões, Pantanal, Carvoeira, Serrinha, Trindade e Agronômica, que não contavam com uma ligação direta entre esses bairros. O conceito de integrar bairros próximos, em ligações diretas, aliás, era uma das principais características do modelo de integração pensado na época;
- Bilhetagem eletrônica – o modelo delineado presumia a construção de terminais abertos, com tarifa única e integração temporal possibilitada por um sistema de bilhetagem eletrônica. O esquema funcionaria da seguinte forma: existiriam postos de venda dos cartões eletrônicos distribuídos por toda a cidade (mercearias, bares, farmácias, etc.). Uma vez adquirido o cartão, o usuário entraria num ônibus, passaria o cartão pelo validador acoplado na catraca, a qual seria liberada, podendo, num determinado intervalo de tempo (90 minutos) efetuar uma integração com outra linha sem descontar uma nova passagem. No início de 1996, depois de inúmeros contatos com empresas especializadas em bilhetagem automática, decidiu-se efetuar um projeto-piloto em todos os ônibus da linha “Corredor Sudoeste”. O projeto-piloto foi realizado, apresentou alguns problemas relativos à manutenção e resistência dos equipamentos e dos cartões, tendo, no final, depois alguns ajustes, uma avaliação positiva por parte do Núcleo de Transportes. O projeto – piloto acabou não sendo estendido para outras linhas por divergências no encaminhamento da questão entre a direção do Núcleo de Transportes e os empresários do setor;
- Programa de renovação e ampliação da frota - A frota de ônibus mudou muito no período (1993 – 1996), passando de uma idade média de 7,41 anos para 4,29 anos, com o número de veículos, em circulação, de 303 para 356. Entraram em operação micro-ônibus de três portas nos morros e área central e nos principais corredores e o embarque passou a ser efetuado pela porta dianteira (já visando à bilhetagem eletrônica);

- Acesso às pessoas portadoras de deficiências físicas - Em conjunto com a Associação Florianopolitana de Pessoas Portadoras de Deficiência Física (AFLODEF), o Núcleo de Transportes efetuou um amplo levantamento em toda a cidade, identificando as necessidades de deslocamento das pessoas portadoras de deficiências físicas que, há mais de 10 anos, reivindicavam o acesso ao transporte coletivo. Foram cadastradas 81 pessoas. Definidas as linhas, estabeleceu-se com o Ministério Público e as empresas de ônibus (mediante um Termo de Ajustamento de Conduta), um cronograma para a entrada em operação de veículos adaptados (ônibus de três portas, com elevador posicionado na porta central). Entraram em operação, na oportunidade, sete veículos que atendiam às linhas Abraão, Capoeiras, Jardim Atlântico, Barra da Lagoa, Tapera, Canasvieiras e Ingleses.

Apesar de todas as ações estarem voltadas à implantação do sistema integrado de transportes, não se conseguiu, no período 1993 – 1996, a viabilização dos recursos necessários para a construção dos terminais de integração. Outras questões fundamentais também não se efetivaram, como: a aprovação de uma nova legislação para o setor, a inserção do serviço de transporte executivo (licitação suspensa por liminar obtida pelas empresas operadoras do sistema convencional) e a introdução do transporte marítimo (licitação suspensa por ação obtida na justiça pelo DETER).

3.2 O Projeto da Prefeita Ângela Amim

Ricardo Freitas, assessor do Sintraturb, lembra que o primeiro projeto do SIT já tramitava no BNDES, com alguns termos do financiamento de obras e equipamentos já aprovados quando, em 1997, a prefeita Angela Amin assumiu o município, solicitando, ao BNDES, a interrupção do projeto para, posteriormente, apresentar o seu próprio. Esta proposta teve quase o dobro do orçamento do projeto

inicial, induzindo, a prefeitura, a declarar que não teria condições de arcar sozinha com os custos das obras.

Abriu, então, processo de licitação pública para a construção de sete dos nove terminais de integração da cidade. Onze empresas compraram o edital de licitação. Cinco delas (Transol, Canasvieiras, Insular, Estrela e Sul Catarinense), uniram-se num consórcio, a COTISA, e apresentaram a proposta que foi aceita.

Na administração da prefeita Angela Amin⁶⁰, as empresas operadoras do sistema convencional ganharam o direito de explorar as linhas de transporte executivo (sem licitação). Uma nova legislação foi enviada à Câmara de Vereadores e aprovada (entre outras coisas, prorrogou o contrato das empresas operadoras por mais 10 anos, com possibilidade de renovação); e o projeto de integração do sistema de transportes foi totalmente reformulado e inserido com outra concepção.

O acordo com a prefeitura previa a doação dos terrenos para a COTISA que, por sua vez, arcaria com a construção dos terminais de integração. Isso significa que a prefeitura doou a maioria dos terrenos, patrimônios públicos, a algumas empresas reverterem, sua mercadoria, o transporte, em lucro privado. Um terminal, o da Lagoa da Conceição, foi construído em terreno privado, desapropriado e ressarcido pela Prefeitura, enquanto outro (o do Rio Tavares) está num terreno metade privado e metade público. A COTISA, consta em contrato, devolveria o dinheiro dos dois terrenos privados para a prefeitura, o que não se sabe se foi feito.

O que mais chama a atenção é que as empresas que formaram a COTISA, com exceção da construtora Sul Catarinense, eram as empresas de transporte público que operam na capital e que utilizam os terminais. Na prática, as mesmas empresas propõem os itens que elas assinam. Os dois lados do contrato são representados pelas mesmas pessoas, levantando suspeitas de obscurecimento de informações e cartelização, além do questionamento sobre a ética desse procedimento. Por exemplo, a Transol paga uma Taxa de Utilização (TU) para a COTISA todas as vezes que um ônibus da empresa entra nos terminais. A Transol, fazendo parte do consórcio da COTISA, paga para ela mesma. Esta taxa pode variar

⁶⁰ Angela Amin (Partido Progressista) foi prefeita de Florianópolis entre 2007 e 2004.

entre R\$4,00 a R\$6,50, dependendo do ônibus. Não bastasse isso, esse percentual causa um impacto na tarifa do usuário de 8% a 9%, o que, em outras cidades como Belo Horizonte e Porto Alegre, não chega a 3%.

As empresas possuem o monopólio sobre as planilhas de custos do SIT. O Núcleo dos Transportes, órgão da prefeitura responsável pelo transporte urbano, só pode fazer qualquer estudo e constatação, mediante planilhas cedidas pela COTISA, restritas ao seu banco de dados. Não podendo financiar o projeto, passando essa tarefa para as empresas, mas não obtendo as informações reais dos custos, a prefeitura propiciou grandes possibilidades de fraudes e desvios. O primeiro projeto de integração dizia o contrário: o Núcleo de Transportes é quem deveria ter as informações e, divulgando-as, as empresas trabalhariam com as planilhas em terminais de consulta.

Os problemas e os abusos do sistema de transporte urbano da capital catarinense não são recentes e mostram a força que o empresariado desse setor exerce sobre o poder público municipal.

Os indícios de irregularidades começam já nos processos das licitações. Segundo a Constituição Federal, o transporte público é uma obrigação do poder público. Esta premissa foi incorporada pela Lei Orgânica de Florianópolis, em 1990, porém, nesse mesmo ano as concessões das linhas foram prorrogadas por mais cinco anos, com a alegação de que era um serviço fundamental. Em 1995, esgotado o prazo e após tentativas de a prefeitura de licitar algumas linhas executivas, consegue-se mais dois anos de prorrogação. Findado este, outro corre em regime de urgência na Câmara - o que não obedece ao regimento interno da casa - e, sem passar pela Comissão de Direitos do Consumidor, um projeto de lei é aprovado, dando a concessão das linhas para as empresas já no mercado por dez anos. Isso causou indignação entre setores organizados da sociedade, pois foi votado em duas sessões fechadas, culminando em tumulto e arbitrariedades policiais.

É importante salientar que o transporte coletivo é explorado pelas empresas, mediante uma concessão pública, ou seja, o município com aval da Câmara de vereadores passa o direito ao setor privado. Leis garantem essa possibilidade e

regulamenta o transporte como lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como “Estatuto das Cidades”:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, às presentes e futuras gerações;

II - gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

V - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais.⁶¹

O Estatuto das Cidades é um dos documentos mais importantes para o desenvolvimento urbano exatamente por orientar o conjunto das ações governamentais, visando a garantia de uma vida digna a todos. O artigo citado vai nesta direção, estabelecendo que o poder público municipal deva ser gerido com participação, além de garantir os instrumentos básicos de convivência comum. Assim, mediante esta lei, percebe-se que o governo municipal não está utilizando-se deste instrumento para assegurar esses direitos, ou seja, se o transporte coletivo, executado pelas empresas privadas mediante concessão pública não é suficiente, por que não estabelecer outro modelo? Ou mesmo criar um instrumento público de prestação desse serviço? E, por que o poder concedente, a prefeitura, por meio do Conselho de Transporte não tem informações precisas sobre o custo da tarifa? As empresas afirmam que o transporte é deficitário, mas fica abstruso acreditar que dentro do sistema capitalista (do lucro) haja alguém que opere sem ganhos. Até, porque parte do custo da tarifa é subsidiado pelo executivo municipal, justamente com o objetivo de não repassar, à população, através do aumento da tarifa, todo o custo anunciado pelas empresas.

⁶¹ Instituto Brasileiro de Administração Municipal. Disponível em: <www.ibam.org.br/publique/media/Cidade_em_novembro_de_2009>. Anexo 1. Acesso em 10 nov. 2009.



Figura 8 - *Outdoors* anunciando os responsáveis e financiadores da construção do terminal do centro.⁶²

A construção do Terminal Central (figuras 8,9 e 10) envolveu um conjunto de empresas no financiamento da obra. A antiga praça pública ou Aterro da Baía Sul, projetada por Burle Max, transformou-se num espaço onde cabe todo e qualquer empreendimento. Infelizmente, o poder público municipal, outra vez, abriu mão de um espaço que poderia comportar vários equipamentos públicos e o destinou à iniciativa privada para que o explorasse sem qualquer bônus para a municipalidade.



Figura 9 - Vista da área privilegiada que o terminal do centro ocupa no aterro da baía Sul.⁶³

⁶² Acervo do Sintraturb

⁶³ Acervo do Sintraturb



Figura 10 - Terminal do centro em construção no aterro da baía sul. Ao fundo, o centro de convenções e eventos.⁶⁴

Como se pôde ver no exposto, os terminais assumiriam um papel superior ao de apenas servir como transbordo para o usuário continuar sua viagem em outro ônibus. Serviriam, na verdade, para integrar efetivamente bairros com ligações de transporte coletivo. As linhas poderiam, inclusive, partir dos terminais dos bairros, passar pela área central da cidade e retornar ao ponto de partida, diminuindo as necessidades de estocagem e desafogando o sistema viário do aterro, na medida em que seriam criadas possibilidades de deslocamentos interbairros.

No sistema implantado, há uma necessidade exagerada de transbordos (e de tempo de deslocamento) para o usuário atingir seu destino final. Na prática, o modelo adotado preservou uma estrutura histórica de atendimento radial, voltada predominantemente aos principais corredores de transporte da cidade.

Outro aspecto a ser destacado é o das praças de integração. Na concepção original, os terminais de bairro contariam, no seu entorno, com amplos estacionamentos, Cestão do Povo (ou Direto do Campo, como passou a ser chamado), serviços públicos (da Prefeitura, CASAN, CELESC, BESC, etc.), farmácias, padarias, bicicletários e outras facilidades. O projeto implantado preservou estes aspectos, mas postergou este conjunto de serviços que, quando

⁶⁴ Acervo do Sintraturb

efetivados, além de facilitar a vida dos usuários, ajudará na consolidação da integração do sistema, inclusive incentivando o uso do transporte público. Poderia ser pensada, também, uma rede de ciclovias ligando os bairros aos terminais de integração.

Ainda em relação aos terminais, cabe lembrar que o terminal do Centro não possui a passarela e o túnel de acesso, havendo, lá, um sério problema de segurança.

Uma questão interessante de se debater é o conceito de “terminal”. Em Porto Alegre, por exemplo, a administração popular (1998 - 2004) transformou os “terminais” em “paradas normais”, ou seja, os ônibus não param no “terminal”. Assim, os carros estão sempre em movimento e pegando passageiros e mais ônibus podem circular e utilizar os “terminais”. O foco desta proposta é valorizar a circulação dos ônibus, o fornecimento de mais horários (pois os ônibus estão sempre circulando) e o redirecionamento (engenharia de tráfego) das linhas, por exemplo, passa na frente de hospitais, colégios, etc.

O transporte coletivo, sendo um serviço essencial, influencia diretamente na qualidade de vida das pessoas. As mudanças realizadas no sistema de Florianópolis foram extremamente significativas, razão pela qual, o Fórum em Defesa dos Transportes Públicos defendeu a idéia de que deveriam ter sido feitas em etapas, além da promoção de um trabalho mais intenso de debates e de esclarecimentos na cidade.

Mediante o grande tumulto gerado, pode ter ocorrido erro grave de avaliação por parte do Núcleo de Transportes, quando se avalia o dimensionamento inicial (para implantação do sistema integrado) do quadro de horários, principalmente, nas linhas alimentadoras. As informações disponíveis indicam que os horários destas linhas foram mantidos da grade anterior. Dessa forma, o usuário enfrentou, nos primeiros dias, apenas o ônus do transbordo, sem nenhuma compensação em relação a uma maior oferta de transporte. Isso sem falar na questão tarifária. O bom senso (e a técnica) recomendaria um aumento significativo no quadro de horários destas linhas, para compensar o ônus do transbordo e para minimizar o tempo total

de viagem dos usuários. Não é de estranhar, portanto, as manifestações de protesto que ocorreram nos bairros da cidade. O Núcleo de Transportes iniciou, posteriormente, um processo de ajustes nos horários e itinerários das linhas inclusive para evitar a fuga do usuário para outros meios de transporte.

Segundo Névio Carvalho, ex-diretor do núcleo de transportes,

o nível de investimento (e a tarifa adotada) que foi aplicado no sistema de transportes de Florianópolis não justifica um nível de serviço projetado de seis passageiros / m² no horário de pico. A qualidade do serviço deveria ser mais satisfatória para o usuário.⁶⁵

Por ter sido implantado a partir da lógica Governo-Empresa, a discussão não foi feita pela sociedade; com isso, as entidades sindicais, estudantis e comunitárias se uniram e criaram o Fórum de Defesa do Transporte Público, com o intuito de discutir, com a população, as políticas do transporte, algo tão vital para todos.

A constituição Federal e a Lei Orgânica do município dizem, nos princípios fundamentais, que,

Art. 1º - O Município de Florianópolis integra-se aos princípios nacionais e estaduais com o objetivo da construção de uma sociedade livre, justa e solidária, preservando os fundamentos que norteiam o Estado Democrático de direito e o respeito

III - à cidadania;

VI - ao pluralismo político.

Art. 2º - O poder emana do povo, que o exerce pelos seus representantes eleitos ou, diretamente, nos termos desta Lei e toda legislação própria.

Parágrafo Único - A soberania popular se manifesta quando a todos são asseguradas condições dignas de existência e será exercida:

IV - pela participação popular nas decisões do Município e no aperfeiçoamento democrático de suas instâncias na forma de Lei;

V - pela ação fiscalizadora sobre a administração pública.⁶⁶

Os artigos acima demonstram que o povo pode e deve participar das decisões do município, seja através de representantes, no caso os vereadores, ou mesmo de forma direta. No mesmo sentido, cabe à população fiscalizar as ações

⁶⁵ Entrevista já citada.

⁶⁶ Lei Orgânica do Município de Florianópolis. Disponível em: <sistemas.sc.gov.br/cmfp/pesquisa/docs/1990/leiorganica.doc> Acesso em: 10 out. 2009.

dos eleitos. Também é reconhecido o direito de se organizar em entidades sociais. Então, como admitir que não houve amplo debate sobre o sistema integrado de transporte? O pedido de participação nas decisões do poder público, sobre qual deveria ser o modelo a ser implantado, deu-se exatamente por este serviço ser uma concessão pública, portanto passível e amparado pela lei, da participação e fiscalização popular. Assim, é emblemático que a Câmara de Vereadores foi cercada pela polícia militar para “dar segurança” aos vereadores, impedindo a entrada do povo na sala das sessões quando, de forma organizada, a população realizou manifestação pela CPI do transporte em frente à “casa do povo”.

3.3 CPI do Transporte

Na semana de implantação do SIT foram recolhidas mais de 30 mil assinaturas e entregues aos vereadores, a fim de que fosse criada uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Transporte Urbano de Florianópolis.



Figura 11 - Entrega do abaixo assinado pela CPI do transporte na Câmara de Vereadores dia 18.08. 2003.⁶⁷

⁶⁷ Acervo do Sintraturb

A direção do Sintraturb (figura 11), confiou, aos vereadores da capital catarinense, milhares de assinaturas de munícipes, pedindo a abertura de uma comissão parlamentar de inquérito para apurar denúncias sob suspeita sobre a concessão e a implantação do sistema integrado de transportes. As assinaturas foram colhidas pelo Fórum do Transporte e incluíam, além do nome, o título eleitoral e CPF de cada cidadão que aderiu a esta forma de participação e fiscalização que, também, é uma forma legítima de mobilização popular.



Figura 12 - Manifestação em frente à Câmara pela CPI do Transporte em 18 de agosto de 2003.⁶⁸

⁶⁸ Acervo do Sintraturb

Uma mobilização popular (figura 12) acompanhou a entrega do abaixo assinado pela CPI do transporte em Florianópolis.

A CPI proposta teria como objetivo investigar, principalmente, o processo de licitação dos terminais e as políticas tarifárias, sendo que essa é uma das atribuições da Câmara de Vereadores, além de estar prevista no Código de Defesa do Consumidor.

O absurdo se verifica quando mais de 10% da população do município se manifestou diretamente e a Câmara de Vereadores – instrumento legislativo com representantes do povo -, recusou-se em dar prosseguimento à CPI. A cidade testemunhou diversas outras formas de protesto que, no decorrer do primeiro mês de implantação, foram perdendo força. Desde a ocupação do terminal do Centro, por cerca de 80 pessoas, assaltando as catracas, fechando acessos de ônibus e manifestando-se, na Câmara de Vereadores pela revisão do SIT e pelo passe livre estudantil, 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.



Figura 13 - Foto 13 - Manifestação em frente à Câmara pela CPI do transporte e passe livre, 18/08/2003.⁶⁹

⁶⁹ Acervo do Sintraturb



Figura 14 - Manifestação em frente ao terminal do centro pela CPI do transporte e passe livre, 18/08/2003.⁷⁰



Figura 15 - Manifestação em frente ao terminal do centro pela CPI do transporte e passe livre, 18/08/2003.⁷¹

As manifestações (figuras 13, 14 e 15) em frente à Câmara de vereadores e em frente ao terminal do centro agregaram também reivindicações dos estudantes, que exigiam passe livre no transporte coletivo. Foi mobilizado grande aparato de policiais para “acompanhar” as manifestações que, por várias vezes, transformaram-se em pancadarias e prisões de manifestantes.

⁷⁰ Acervo do Sintraturb

⁷¹ Acervo do Sintraturb

A Prefeitura, por sua vez, respondeu que as pessoas se adaptariam, que 70% da população já estava satisfeita e que a discussão do projeto foi democrática, marcada por audiências públicas e conversas em bairros.



Figura 16 - Exposição da prefeitura em audiência pública sobre Sistema Integrado, catraca eletrônica e custo da passagem, dia 07.06.2002.⁷²



Figura 17 - Exposição do Sintraturb em audiência pública sobre Sistema Integrado, catraca eletrônica e custo da passagem dia 07.06.2002.⁷³ **Poucas audiências públicas realizadas, (figuras 16 e 17) discutiram o sistema integrado de transportes. Durante a audiência, realizada na Câmara de Vereadores, representante do poder público municipal mostrou a localização dos**

⁷² Acervo do Sintraturb

⁷³ Acervo do Sintraturb

terminais de integração e o representante do Sintraturb aproveitou o momento e manifestou-se, também, contra a catraca eletrônica.

Sobre a opinião da prefeitura, Ricardo Freitas rebate, dizendo que

ocorreu , apenas, uma audiência pública, numa tarde de abril de 1999, lá no Jardim Atlântico, divulgada em publicações oficiais e áreas de publicações legais de jornais de grande circulação, e que as comunidades, como pôde ser observado nas reclamações da população durante todo o primeiro mês, estavam por fora deste processo. Esse é mais um capítulo na história da democracia da “Ilha da Magia” *, que nos últimos anos tem observado um crescimento gigantesco em problemas estruturais típicos de cidade grande, como violência, infra-estrutura básica (saneamento, água e luz), voracidade de grupos imobiliários e turísticos e, por fim, o já referido transporte.

⁷⁴

Fica claro que a estratégia de implantação não passou por uma ampla conscientização da população, mas sim pela lógica de que as pessoas se adaptariam ao modelo em vigor. Se pensarmos que o número de pessoas organizadas para discutir o modelo ou a implantação é inferior ao das que não participaram, conclui-se que a prefeitura fez certo, entretanto, a mesma lógica ocorreria em relação ao aprovado na Câmara de Vereadores, quando milhares de pessoas se manifestaram contra a prorrogação da concessão às empresas e contra o modelo proposto e, mesmo assim, os vereadores concordaram com o executivo municipal.

⁷⁴ Entrevista já citada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte público, em Florianópolis, estabeleceu-se a partir de acordos construídos ao longo do tempo entre operadores privados e poder concedente. Assim, a configuração do sistema obedece a uma lógica de territórios geográficos que são historicamente dominados pelos mesmos operadores, ou por aqueles que adquiriram, por meio de transações privadas, linhas dos anteriores. Um exemplo é o domínio da área central pela empresa Transol, que incorporou linhas da antiga Trindadense em meados dos anos 1980. Essa última, por sua vez, havia adquirido a linha "Agrônômica" da empresa Tanner. Tal processo de concentração aconteceu sem regulação do poder concedente, sendo marcado pela atuação dos governantes do momento no sentido de facilitar as transações de linhas entre particulares.

Não surpreende, portanto, que a intervenção da prefeitura na implantação do sistema integrado da capital tenha se pautado pela manutenção dos interesses dos donos das linhas. Tais interesses dominaram o processo de planejamento do sistema, tanto do ponto de vista da definição das linhas, quanto do modelo de concessão, sem licitação e mesmo com resistência popular.

Pelo lado das linhas, preservou-se a lógica de territórios geográficos e sistema radial. Assim, as linhas convergem para a região central da cidade. Por conseguinte, surge a dificuldade de operação das poucas linhas que atravessam fronteiras territoriais de empresas, como aquelas que ligam dois terminais periféricos (Tilag-Tican, Tilag-Tirio) ou as que se dirigem aos polos geradores (Jd. Atlântico-UFSC, por exemplo). Nessas, a fórmula encontrada é a alternância de operador, seja com base no horário (no caso de linhas da alta frequência), ou por dia da operação (no caso de haver poucos horários por dia). Outro efeito negativo desse desenho é a necessidade de estocagem de veículos na região do aterro da Baía Sul no centro. Também não há avanço na necessária proposição de um sistema metropolitano.

Do ponto de vista do modelo de concessão, a manutenção dos interesses, historicamente, construídos foi conquistada de forma escandalosa. A aprovação da

Lei 034/99 em sessão da Câmara Legislativa, realizada sob proteção policial, é um capítulo que ilustra bem o grau de compromisso das instâncias de poder (nesse caso, o Legislativo municipal) com a ordem estabelecida pelo conluio entre empresários e governantes. Pela lei, as empresas garantiram mais 10 anos de operação sem necessidade de se submeterem a processo licitatório, renováveis por mais 10 anos.

Outro aspecto do modelo de concessão é o funcionamento do órgão regulador e gestor do sistema, isto é, a Secretaria Municipal de Transportes e Terminais (SMTT) A qual não pode mais abdicar do poder regulatório e de planejamento para manter tudo como se encontra. No caso do sistema integrado, seu efeito mais visível é a recusa da SMTT em assumir a responsabilidade de gerenciar o sistema de transporte (fluxo, linhas, itinerários, horários, tarifa, planilha de cálculo, fiscalização). Outra situação não menos grave é delegar a centralização da arrecadação para o sindicato patronal (por meio da COTISA).

Nesse mesmo sentido, é lamentável perceber que o Conselho Municipal de Transportes exerce apenas um papel homologatório dos interesses das empresas, na medida em que não exercem sua função de fiscalização e regulação da concessão pública de transportes. Exemplo disso é que não se tem notícia de qualquer resistência do Conselho a pedidos anuais de aumento da tarifa ou mesmo de qualquer questionamento sobre custos dos insumos que geram o custo final que os usuários pagam para usar os ônibus.

Tal situação, infelizmente, permaneceu e ganhou relevância especialmente nos momentos de data-base dos trabalhadores, quando reivindicam reajuste salarial e, imediatamente, o valor é repassado aos usuários sem qualquer tipo de avaliação do impacto real do reajuste nos custos da tarifa. Por outro lado, surgiram vários movimentos contra o aumento das passagens, como o movimento do passe livre que, além da luta contra os valores cobrados, mantém viva a mobilização por passe livre aos estudantes.

A mudança da lógica do sistema, portanto, requer uma ruptura com o histórico envolvimento das empresas operadoras e o poder público. Exigem, ainda,

elementos que vão desde a criação de um órgão forte e independente de planejamento e gestão dos transportes, em nível metropolitano, até um redesenho das linhas do sistema.

Outras formas de transporte devem ser levados em conta, que de fato organizem um sistema e que incluam, além do radial, o modal de trens de superfície, táxis mais baratos e em maior quantidade, amarelinhos (menores e com paradas fixas), bicicletas (com ciclovias) e o esperado transporte marítimo. Enfim, fazendo um estudo específico de cada um deles, organizando, assim, um sistema multimodal.

Emblemático é perceber que a implantação do atual modelo de transporte coletivo (não chega a ser um sistema) foi fundamental para o processo de organização da categoria que trabalha no setor.

A organização sindical obedeceu a dois importantes objetivos: um, de outras entidades de classe que viram, nos trabalhadores do transporte coletivo, uma importante e estratégica possibilidade de reforçar o conjunto da luta e organização da classe trabalhadora e, dois, os interesses dos próprios trabalhadores que viram sua jornada de trabalho aumentar, além da ameaça de perda do trabalho para os cobradores, fruto da instalação das catracas eletrônicas que viriam junto com o modelo a ser implantado.

Baseadas nesses dois interesses legítimos, não menos importantes foram as disputas internas que assumiram o comando do sindicato, mobilizando-o ao debate com a população sobre o projeto de transporte que estava em fase de implantação.

Com certeza, o exercício dessas duas linhas paralelas, uma levando em conta os interesses corporativos e, outra discutindo com a população e participando de lutas com pautas de outras entidades de classe, que não tinham ligação direta com interesses da categoria, demonstra a prática da democracia. Como também, o conjunto de trabalhadores garantiram, ao hoje, Sintraturb, um papel diferenciado na construção sindical brasileira, a partir da década de 90, em especial quando houve refluxo na organização dos trabalhadores fruto de processos de privatização e de

estado mínimo implantado, em especial, pelo governo neoliberal de Fernando Henrique Cardoso.

Ao estabelecer mecanismos de comunicação interna (Rodão) e externa (Jornal do Ônibus), fica visível a lógica de influenciar e disputar a opinião, tanto de quem trabalha na categoria ou de qualquer outro cidadão.

Outro aspecto relevante e que expõe a estratégia da diretoria do Sintraturb, a partir de dezembro de 1996, é o permanente processo de formação, participação e mobilização que é implantado. Desde as eleições de 1996, todas as diretorias eleitas passaram por permanente processo de formação, quando discutiram os assuntos pertinentes à corporação dentro de uma visão de mundo. Ou seja, o debate sobre as posições a serem tomadas ocorreu dentro de uma visão que não nega a luta política e ideológica de concepção de mundo. No processo de formação, também, incluiu-se a opção pela democracia, na qual se destacam dois exemplos: as permanentes e ordinárias assembleias dos trabalhadores(as) e a composição em sistema de coordenação da diretoria. A mobilização é outro mecanismo permanente que, no bojo, trouxe aspectos de formação. As mobilizações podem ser pela defesa de data base ou mesmo pela concepção de modelo de transporte ou ainda por algo que pode ser mais amplo, como foi o caso da coleta de assinaturas pela instalação da CPI do transporte público.

Assim, a categoria dos trabalhadores no transporte coletivo de Florianópolis e região, construiu uma história marcante especialmente, a partir de 1996, quando obteve conquistas, como: salários, diminuição da jornada, melhora nas condições de trabalho, garantia de emprego que foram lutas em paralelo ao do fortalecimento da representação coletiva (Sindicato) e a disputa por uma concepção de modelo de transporte público.

A luta dos trabalhadores do transporte transcendeu à corporação, sem se esquecer dela. Um diferencial no movimento sindical, na luta de classe e na construção de uma sociedade igualitária.

FONTES

Acervo da Biblioteca Pública Estadual

A Notícia, 10 de agosto de 2003.

AN Capital, 10 de julho de 2003.

AN Capital, 01 de julho de 2003.

AN Capital, 07 de agosto de 2003.

AN Capital, 21 de julho de 2003.

Diário Catarinense, 11 de junho de 2010.

Diário Catarinense, 10 de julho de 2003.

Diário Catarinense, 17 de julho de 2003.

Diário Catarinense, 05 de agosto de 2008.

Notícias do dia, 07 de abril de 2009.

O Estado, 27 de agosto de 2003.

Acervo do Sintraturb

Impressos

Hora da Virada. **Boletim Informativo**, edição da 2ª quinzena de maio de 1996.

O Rodão, 15 de maio de 1997, edição nº 11.

O Rodão, abril de 1997, nº 6.

O Rodão, edição de abril de 1997, nº 8.

O Rodão, edição de fevereiro de 1997, nº 3.

O Rodão, Informativo em Defesa dos Motoristas e Cobradores, edição de março de 1997, edição nº 05.

Unidos Venceremos. **Informativo do Sindimoc.** Sindicato dos motoristas e cobradores de Florianópolis. Edição nº 1 de 03/12/1996.

Fotografias

Foto 1 - Audiência Pública promovida em 26/06/2002 sobre Catraca eletrônica.

Foto 2 - Seminário de formação para diretoria eleita do Sintraturb entre 22 e 25.01.2002.

Foto 3 - Miguel (chapa 2) e Cristiano (chapa 01) em disputa pela direção do Sintraturb em 2003.

Foto 4 - Assembleia para discussão de greve em 04.06.2003.

Foto 5 - **Jornal do Ônibus** sendo lido em Assembléia no dia 31.05.2003.

Foto 6 - Atividade do Sintraturb denunciando o valor da tarifa do transporte.

Foto 7 - Cartaz em assembleia com pauta de reivindicação.

Foto 8 – *Outdoors* anunciando os responsáveis e financiadores da construção do terminal do centro.

Foto 9 - Vista da área privilegiada que o terminal do centro ocupa no aterro da baía Sul.

Foto 10 - Terminal do centro em construção no aterro da baía sul. Ao fundo, o centro de convenções e eventos.

Foto 11- Entrega do abaixo assinado pela CPI do transporte na Câmara de Vereadores dia 18.08.

Foto 12 - Manifestação em frente à Câmara pela CPI do Transporte em 18 de agosto de 2003.

Foto 13 - Manifestação em frente à Câmara pela CPI do transporte e passe livre, 18/08/2003.

Foto 14 - Manifestação em frente ao terminal do centro pela CPI do transporte e passe livre em 18/08/2003

Foto 15 - Manifestação em frente ao terminal do centro pela CPI do transporte e passe livre em 18/08/2003

Foto 16 - Exposição da prefeitura em audiência pública sobre Sistema Integrado, catraca eletrônica e custo da passagem, dia 07/06/2002.

Foto 17 - Exposição do Sintraturb em audiência pública sobre Sistema Integrado, catraca eletrônica e custo da passagem, dia 07.06.2002

Entrevistas orais (Acervo pessoal)

Dionísio Linder. Entrevista concedida ao autor em 14/12/2009.

Joaquim José Martins, entrevista concedida ao autor em 15/12/2009.

José Manoel Pereira (Queixinho). Entrevista concedida ao autor em 14/12/2009.

Névio Carvalho, Diretor do Núcleo de Transportes Urbanos da Prefeitura entre 1993 a 1996. Entrevista concedida ao autor, em 13/12/2009.

Paulo da Silva. Entrevista concedida ao autor em 15/12/2009.

Ricardo Toscan Freitas. Entrevista concedida ao autor em 17/12/2009.
Florianópolis/SC.

Valter Seicho Tamagusko. Funcionário Público na área de transporte da Prefeitura de Florianópolis. Entrevista realizada pelo autor em 16/12/2009.

REFERÊNCIAS

ALBERONI, Francesco. **Gênese**. Tradução de Mario Fondelli. Rio de Janeiro: Rocco, 1991.

ANTP. **O transporte público e o trânsito para uma cidade melhor**. São Paulo: ANTP, 2002.

ANTUNES, Ricardo. **O que é Sindicalismo?** 4. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1980.

_____. **O novo sindicalismo no Brasil**. 2. ed. Campinas, SP: Pontes, 1995

BEDARIDÁ, François. Tempo Presente Presença da História. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaina (Orgs). **Usos & Abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

BORGES, Maria Eliza Linhares. **História & Fotografia**. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2008.

BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável – Princípios e Diretrizes**. Arquivo no site do Ministério – Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, 2004.

CAPELATO, Maria Helena. **Imprensa e história do Brasil**. São Paulo: Contexto/EDUSP, 1988.

CHARTIER, Roger. Entrevista concedida a Isabel Lustosa. Disponível em <<http://teoriahistoria.blogspot.com/2009/05/entrevista-com-roger-chartier.htm>>. Acesso em 13 maio 2010.

CHAUVEAU, Agnes; TÉTARD, Philippe. **Questões para a História do presente**. Bauru: Edusc, 1999.

COSTA, Marcela da Silva. **Mobilidade urbana sustentável: um estudo comparativo e as bases de um sistema de gestão para Brasil e Portugal**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil). São Carlos/SP: USP - Escola de Engenharia de São Carlos, 2003. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-26042004-114926/>>. Acesso: 15 maio 2010.

COSTA, Sandro da Silveira. **Os transportes motorizados em Florianópolis: percepções e sensibilidades cotidianas (1920-1941)**. Tese (Doutorado em História Cultural). Florianópolis: UFSC, 2010.

DOIMO, Ana Maria. **A vez e voz do popular: Movimentos sociais e participação política no Brasil pós-70**. Rio de Janeiro: Relume-Dumará: ANPOCS, 1995.

GORZ, André. **Adeus ao proletariado: para além do socialismo**. Rio de Janeiro: Editora Forense Universitário, 1987.

HOBBSAWN, Eric. **Mundos do Trabalho**. Tradução de Waldea Barcellos e Sandra Bedran. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

JOUTARD, Philippe. História Oral: balanço da metodologia e da produção nos últimos 25 anos. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. **Usos e abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & História**. 2. Edição Revisada. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

Lei Orgânica do Município de Florianópolis. Disponível em: <sistemas.sc.gov.br/cmfpesquisa/docs/1990/leiorganica.doc>. Acesso em: 10 out. 2009.

LOHN, Reinaldo Lindolfo. **Pontes para o futuro: relações de poder e cultura urbana. Florianópolis, 1950 a 1970**. Tese (Doutorado em História). Porto Alegre: UFRGS, 2002.

MEIHY, José Carlos Sebe. **Manual de História Oral**. São Paulo: Edições Loyola, 1996.

MOTTA, Fernando C. Prestes, BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Introdução à organização burocrática**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.

PEGORETTI, Michella S.; SANCHEZ, Suely P. **A Problemática da Segregação Espacial dos Residentes na área rural: uma visão através da dimensão acesso e do sistema de transporte**. Disponível em: <<http://www.anppas.org.br/encontro/segundo/Papers/GT/GT11/michela.pdf>>. Acesso em: 9 fev. 2010.

RÉMOND, René. **Por uma História política**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2003.

REZENDE, Antonio P.M. Movimentos sociais e partidos políticos: questões sobre lógica e estratégia política. In: **Movimentos sociais: para além da dicotomia rural e urbana**. João Pessoa, 1985.

RIOUX, Jean-Pierre. Pode-se fazer uma História do presente? In: CHAUVEAU, Agnes; TÉTARD, Philippe. **Questões para a História do presente**. Bauru: Edusc, 1999.

SCHERER-WARREN, Ilse. **Redes de Movimentos Sociais**. 3. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

SETUF. **Transporte Coletivo: Uma viagem pela história**. Florianópolis: SETUF, 2005.

SILVA, Cristiani Bereta da. Escrever histórias do tempo presente. Algumas questões e possibilidades. Revista **Tempos Históricos**. Marechal Cândido Rondon vol. 9, p.257-276, 2. semestre, 2006.

SUGAI, Maria Inês. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano: a via de contorno Norte-Ilha**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: USP, 1994.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado: história oral**. Tradução de Lólio Lourenço de Oliveira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

TUMOLO, Paulo Sergio. **Da Contestação à conformação: a formação sindical da CUT e a reestruturação capitalista**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2002.

VEIGA, Vera. **Transporte Coletivo em Florianópolis: Origens e Destinos de uma cidade à beira-mar**. Florianópolis: Insular, 2004.

www.mpl.org.br. Acesso: 05 jun. de 2010.

www.ibam.org.br/publico/media/Cidade_em_novembro_de_2009. Acesso em 10 nov. 2009.

www.sintraturb.com.br. Acesso em: 13 jan. 2010.